निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याऐं

(मध्य प्रदेश के सागर संभाग के विशेष संदर्भ में)

बुन्देलखण्ड विश्वविद्यालय, झाँसी

के लिये

वाणिज्य विषय के अन्तर्गत

पी-एच. डी. उपाधि हेतु

प्रस्तुत

शोध-प्रबन्ध

1998

निदेशक

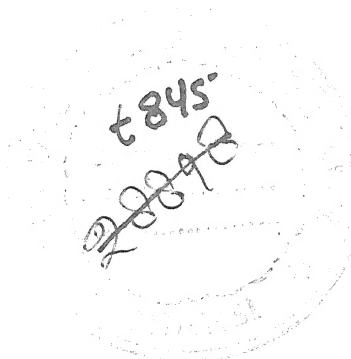
डॉ डी. सी. अग्रवाल

वाणिज्य विभाग

बुन्देलखण्ड (पी. जी.) महाविद्यालय,

संयोजक, वाणिज्य पाठ्यक्रम समिति,

पूर्व डीन वाणिज्य संकाय

बुन्देलखण्ड विश्वविद्यालय, झाँसी

शोधार्थी

आर. के. शिवहरे

वाणिज्य विभागाध्यक्ष

शासकीय (पी. जी.) महाविद्यालय

पन्ना (म. प्र.)

शोध-केन्द्र

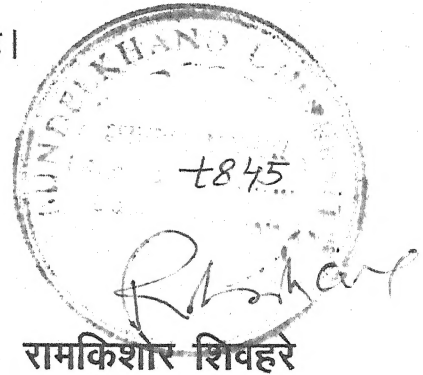
बुन्देलखण्ड स्नातकोत्तर महाविद्यालय, झाँसी

घोषणा - पत्र

मैं घोषणा करता हूं कि प्रस्तुत शोध प्रबन्ध " निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याऐं (मध्य प्रदेश के सागर संभाग के विशेष संदर्भ में) शीर्षक पर पीएच. डी. उपाधि हेतु प्रस्तुत यह मेरा शोध प्रबंध मेरे स्वयं का मौलिक प्रयास है। जहां तक मुझे ज्ञात है कि इस विषय पर देश अथवा विदेश में शोध प्रबंध प्रस्तुत नहीं हुआ है।

पन्ना:

दिनांक:

t845

रामकिशोर शिवहरे

शोधार्थी

Dr. D. C. Agrawal
Reader
Faculty of Commerce,
Bundelkhand (P.G.) College,
Convenor, Board of Studies,
Faculty of Commerce,
Bundelkhand University,
Jhansi-284001 (U.P.)

'KANCHAN-KUTIR'
27/2, Panchkuiyan,
Jhansi-284002
Ph. Res 442675
College- 440562

प्रमाणित किया जाता है कि:-

(१) आर. के. शिवहरे ने अपने शोध केंद्र पर २०० दिन से अधिक उपस्थित रह कर मेरे निर्देशन में अपना शोध कार्य निर्धारित अवधि में पूर्ण किया है।

(२) "निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याऐं" (मध्य प्रदेश के सागर संभाग के विशेष संदर्भ में) शीर्षक पर यह शोध प्रबंध आर. के. शिवहरे के स्वयं के परिश्रम का प्रतिफल है।

(३) विषय वस्तु, भाषा एवं शैली तथा अन्य सभी दृष्टियों से यह प्रबंध पूर्णतः मौलिक एवं पीएच. डी. उपाधि स्तर का है और परीक्षकों के पास परीक्षण के लिये प्रेषित करने योग्य है।

(डॉ. डी. सी. अग्रवाल)

भूमिका

आधुनिक युग परिवहन का युग है, परिवहन ही आज उन्नति एवं विकास की आधारिशला व धुरी समझी जाती है । आजकिसी भी देश की उन्नति का रहस्य वहां का उन्नत परिवहन होगा । इसीलिए यह कहा जाता है कि आधुनिक सभ्यता परिवहन के साधनों की पुत्री है । इसी महत्व को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित शीर्षक ***सागर सम्भाग में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यात्री सेवा का व्यवहार एवं समस्यायें*** के अंतर्गत शोध कार्य करने का निर्णय लिया गया हे । क्योंकि परिवहन के नाम नभ जल थल के साधनों का आज अपनी महत्व आंका जाने लगा है किन्तु हवाई तथा रेल यातायात की किचिंत सीमायें देश के सर्वागीर्ण विकास के लिए समुचित नहीं है। अतः सड़क परिवहन ही एक ऐसा साधन है जोकि ज्ञान विज्ञान की प्रगति व औद्योगिक उन्नति के लिए देश के कोने कोने तक पहुंचने में सहायक है ।

पहले निजी बस सेवा का लाभ चंद पूंजीपतियों को प्राप्त हेाता था सरकार को लाभ नहीं मिलता था अतः उसका प्रयोग राष्ट्रीय हित में नही किया जा सकता था । इसके अतिरिक्त बस क्षमता से अधिक सवारी ले जाने के कारण यात्रियों को यातनायें पहुंचती थी। इसलिए बस यातायात से प्राप्त लाभ का उपयोग सार्वजनिक हित में करने तथा यात्रियों को भीड़ से बचाने के एवं समुचित सुविधायें प्रदान करने के उद्देश्य से सन् १९६२ में मध्यप्रदेश सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया ।

जिस ढंग से राष्ट्रीयकरण किया गया उससे सड़क परिवहन सार्वजनिक एवं निजी दो क्षेत्रों में बंट गया । ऐसा आभास मिलता है कि राष्ट्रीयकरण के पश्चात प्रारम्भिक वर्षो में सार्वजनिक क्षेत्र ने लाभ अर्जित किया और यात्रियों को भी समुचित सुविधायें प्राप्त हुइ और निजी क्षेत्र में

निराशा का वातावरण बन गया लेकिन जैसे जैसे समय बीतता गया स्थिति बदलती गई और लाभ एवं सेवा की दृष्टि से सार्वजनिक क्षेत्र ने निजी क्षेत्र का और निजी क्षेत्र ने सार्वजनिक क्षेत्र का स्थान ले लिया । इन्हीं उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए शोध कार्य का क्षेत्र मध्य प्रदेश में सागर सम्भाग को चुना। इसके अंतर्गत पांच जिले सागर दमोह पन्ना छतरपुर टीकमगढ़ आते हैं तथा म.प्र. के सड़क परिवहन सेवा में सार्वजनिक क्षेत्र के अंतर्गत केवल एक ही इकाई म.प्र. राज्य परिवहन एम.पी.एस. आर.टी.सी. ही कार्यरत है अतः सागर सम्भाग में इस निगम के द्वारा तथा निजी क्षेत्र के द्वारा प्रदान की जाने वाली बस यातयात सेवा का विस्तृत अध्ययन करना हमारा उद्देश्य है ।

सड़क परिवहन समाज की एक प्रारंभिक एवं मूलभूत आवश्यकता की पूर्ति करता है। परिवहन के अन्य साधन जैसे रेल, वायुयान, जहाज इत्यादि की सफलता एक मात्र सड़क परिवहन पर निर्भर करतीहै क्योंकि अन्य साधनों का प्रयोग करने के लिये सड़क परिवहन का सहारा लेना अनिवार्य होता है। भारत जैसे विकासशील कृषि प्रधान राष्ट्र में इसका अत्यधिक महत्व है, क्योंकि देश के आंतरिक भागों को एक दूसरे से जोड़ने के लिये सड़क परिवहन सर्वाधिक उपयुक्त है। सड़क परिवहन से तात्पर्य सड़क मार्ग से यातायात, माल एवं यात्री के आवागमन से है। सड़क मार्ग से यातायात का गमनागमन मुख्यतः बैलगाड़ियों, साइकिलों, मोटरों एवं अन्य वाहनों से होताहै।

आधुनिक युगमें मोटर गाड़ी ही सड़क परिवहन का प्रधान अंग मानी जाती हैं किंतु ग्रामीण भारत में बैलगाड़ियों का अभी भी विशेष महत्व है। बैलगाड़ी ग्रामीण अर्थव्यवस्था की आधारशिला है। इसका उपयोग न केवल कृषि कार्यों में किया जाता है, बल्कि अन्य कार्यों तथा निकटवर्ती स्थानों के यात्रियों एवं माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने में भी किया जाता है। देश की स्वतंत्रता के समय भारत में बैलगाड़ियों की संख्या ८० लाख थी जो वर्तमान में लगभग २ करोड़ है। घोड़ा गाड़ी तथा ऊंट गाड़ी का ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में समान महत्व है।

सड़क परिवहन के साधनों के रूप में साइकिल की महत्वपूर्ण भूमिका

है। यद्यपि इनका प्रयोग यात्री यातायात हेतुहोता है लेकिन नाशवान पदार्थों एवं लघु आकार की वस्तुओं के स्थानीय वितरण के लिये भी इसका प्रयोग काफी होता है।

वर्तमान शताब्दी के प्रारंभ में अनेक राज्यों ने सड़क वाहनों के नियमन हेतु नियम बनाए। यद्यपि इनके मूल सिद्धांतों में कोई अंतर नहीं था तो भी व्यावहारिक दृष्टि से उसमें परस्पर काफी मतभेद तथा अंतर था। इसीलिये वाहनों के संचालन संबंधी नियमों में एकरुपता लाने के लिये सन् १९१४ में मोटर वाहन कानून बनाया गया। किंतु यह कानून प्रथम विश्वयुद्ध के पश्चात विकसित मोटर व्यवसाय की आवश्यकता, पूर्ति एवं उसके नियंत्रण के लिये सर्वथा अनुपयुक्त पाया गया। अतः देश को एक ऐसे अखिल भारतीय कानून की आवश्यकता थी, जो इस विकसित मोटर व्यवसाय का नियमन कर सके। इस आवश्यकता की पूर्ति हेतु सन् १९३९ में मोटर वाहन अधिनियम बनाया गया। यह अधिनियम समस्त मोटर वाहनों पर लागू होता है।

दोषयुक्त वाहनों का संचालन करना, बसों में आवश्यकता से अधिक यात्री भर लेना, मनमाना किराया वसूल करना, यात्रियों की सुख सुविधाओं की अवहेलना करना, समय पालन में अनियमितता बरतना आदि निजी क्षेत्र द्वारा संचालित सेवाओं के प्रमुख दोष हैं इन्हीं दोषों को दूर करने के लिये सरकार ने राज्य सड़क परिवहन सेवाओं को संचालित करने का निश्चय किया ताकि जनता को दक्ष, पर्याप्त, मितव्ययी, समन्वित, सुव्यवस्थित तथा व्यावसायिक सिद्धांतों पर आधारित सेवाएं उपलब्ध हो सकें। राज्य सरकारों के मार्ग की कानूनी बाधाओं को दूर करने के लिये भारत सरकार ने सन् १९५० में सड़क परिवहन निगम अधिनियम बनाया जिसके तहत विभिन्न राज्य सरकारों ने अपने यहां सड़क परिवहन सेवाओं के संचालन के लिये स्वायत्त निगम स्थापित किए। इसके अलावा कुछ राज्यों में सड़क सेवाएं, विभागीय संगठन या सरकारी कंपनी के माध्यम से संचालित की जा रही है।

अनेक लाभ होने के बावजूद राज्य सड़क सेवाएं आलोचनामुक्त नहीं हैं। माल यातायात पर अभी तक निजी क्षेत्र का एकाधिकार कायम है। यात्री यातायात की भी लगभग एक-तिहाई मांग को ही राज्य सेवाएं पूरा करती हैं।

वस्तुतः आवश्यकता इस बात की है कि राज्य सरकारें सारे यात्री यातायात को और कम से कम आधे माल यातायात को अपने हाथों में लें। राज्य सेवाओं की आलोचना का बिंदु इनका निरंतर घाटे में चलना भी है।

राज्यों में सहयोग का अभाव सड़क परिवहन के विकास में प्रमुख बाधा रही है किंतु अब अंतर्राज्यीय परिवहन आयोग के प्रयत्न से सभी राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों के बीच माल और यात्री यातायात सेवाओं के परिचालन के लिये पारस्परिक समझौते हो गए हैं। सड़क परिवहन का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है। यह धारणा गलत है कि सड़कें अनुत्पादक हैं। वास्तव में सड़कें अपने निर्माण पर किये गये व्यय को चुकता कर देती हैं।

आभारान्जलि

शोध कार्य के साश्स्वत यज्ञ की निर्विघ्न समाप्ति एक सुखद अनुभूति है। इस कार्य की अथ से इति तक की यात्रा विद्वानों के परामर्श, कृतियों के अनुशीलन, मोटर यातायात के सर्वेक्षण, निरीक्षण, परीक्षण - विश्लेषण एवं सार संचय की श्रम साध्य यात्रा रही है जिससे होकर निष्कर्ष रूपी गंतव्य तक पहुंचना मेरे लिये गुरुजनों एवं मित्रों के सहयोग से ही संभव हो सका है। मुझे अपने मार्गदर्शक आदरणीय डॉ. दिनेश चंद्र अग्रवाल एवं उनकी धर्म पत्नी डॉ. श्रीमती ऊषा अग्रवाल के आत्मीय सहयोग एवं परिवार तुल्य वातावरण के प्रति ऋृणी हूं, उनके द्वारा जो पारिवारिक वातावरण मिला उससे समय - समय पर आने वाली सभी कठिनाइयां दूर हो गयी।

आदरणीय मेरे महाविद्यालय के प्राचार्य डॉ. एस. एस. तिवारी को मैं आत्मीय धन्यवाद देता हूं जिन्होंने शोधकार्य शीघ्र पूर्ण करने हेतु मुझे समय - समय पर प्रेरित किया जिनके दिशा दर्शन एवं सहयोग से यह कार्य संभव हो पाया।

मेरी शोधयात्रा में अनेकों चिरपरिचित लोगों, सागर संभाग के निजी बस संचालकों, राज्य परिवहन निगम के मैनेजर, पुस्तकालयाध्यक्ष, प्रोफेसर ए के खरे डॉ. एम. एस. यादव, प्रोफेसर के. के. सोनी, डॉ. लक्ष्मी नारायण तिवारी, डॉ. ए के गंगेले, रीडर सागर विश्वविद्यालय का मैं हृदय से आभारी हूं, जिनके सहयोग के बगैर यह कठिन कार्य पूर्ण नहीं हो पाता।

शोध प्रबंध के कलेवर का अधिकांश मुझे सागर संभाग के निजी एवं सार्वजनिक बस यातायात के संचालकों द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों एवं जानकारियों के बिना मेरा यह विनम्र प्रयास सफल हो पाता इसका मुझे भली भांति ज्ञान है तदर्थ मैं उनका हृदय से आभारी हूं।

यह शोध प्रबंध शोध निर्देशक के स्नेहपूर्ण प्रोत्साहन, बुंदेलखण्ड कालेज झांसी के वाणिज्य विभाग के सभी मित्र प्राध्यापकों के हित चिंतन, विभिन्न ग्रंथागारों की परिक्रमा, राज्य परिवहन के अधिकारियों, कर्मचारियों के सहयोग का प्रतिफल तो है ही परन्तु मुझे लगता है कि मेरे पूज्य पिताश्री एवं माताश्री का आशीर्वादपूर्ण वरद हस्त इस शोध प्रबंध के पूर्ण होने तक रहा है। मैं उन्हें सादर नमन करता हूं।

परिवार के सभी सदस्यों ने एवं मेरी धर्मपत्नी ने अपनी सुविधा-असुविधा का ध्यान न रखते हुए मुझे निश्चित रखकर शोध कार्य को जो गति दी है वह उनके त्याग के बिना मिल ही नहीं सकती थी उनके प्रति मैं आदरभाव व्यक्त करता हूं।

इस शोध प्रबंध को मूल्यांकन हेतु प्रस्तुत करते हुए मुझे आत्मतोष का अनुभव हो रहा है। इसमें विद्वानों को जो कुछ अच्छा लगे वह मैं चाहूंगा कि गुरुजनों, माता पिता एवं प्रभु का प्रसाद समझा जाए तथा जो अपेक्षाकृत त्रुटिपूर्ण एवं विसंगत लगे उसे मेरी अपरिपक्वता समझा जाए।

रामकिशोर शिवहरे

शोधार्थी

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याऐं

(मध्य प्रदेश के सागर संभाग के विशेष संदर्भ में)

शोधकार्य की रूपरेखा

अध्याय तृतीय-

मध्य प्रदेश में सड़क परिवहन का इतिहास एवं राष्ट्रीयकरण

अध्याय चतुर्थ-

सड़क परिवहन की वर्तमान स्थिति

अध्याय पंचम-

मोटर यातायात का वित्तीय ढांचा

अध्याय अष्टम-

मोटर यातायात की समस्याएं (सर्वेक्षण के आधार पर)

अध्याय नवम

अध्याय प्रथम

भूमिका

१- सड़क परिवहन का अर्थ एवं महत्व।

२- सड़कों के पिछड़े पन के कारण।

३- सागर संभाग में सड़क परिवहन का इतिहास एवं वर्तमान स्थिति।

४- निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन।

५ - सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन।

सड़क परिवहन में सड़क पर चलने वाले समस्त वाहनों को जैसे- स्कूटर, मोटर सायकल, ट्रेक्टर, मेटाडोर, जीप, फियेट, मारूति, ट्रक, एवं बसों आदि को सम्मिलित किया जाता है।

''राष्ट्र की सारी सामाजिक व आर्थिक प्रगति सड़कों के निर्माण में निहित है।''[१]

"परिवहन वास्तव में एक ऐसा दर्पण है जिसमें किसी देश की आर्थिक औद्योगिक एवं वाणिज्यिक प्रगति प्रतिबिंबित होती हे, यह किसी देश के उद्योग, कृषि व व्यापार के मध्य सम्पर्क स्थापित करने वाली कड़ी है।" [२]

१- सड़क परिवहन का अर्थ

सड़कें राष्ट्रीय समृद्धि के विशाल भवन की आधार शिला है। सड़कों की तुलना साधारणतः मनुष्य के शरीर की धमनियों से की जा सकती है। जिस प्रकार धमनियां स्वच्छ रक्त को अंग–प्रत्यंग में प्रवाहित करती रहती है, ठीक उसी प्रकार सड़के राष्ट्रीय जीवन के आवश्यक उपकरणों मानव, माल एवं विचारों को राष्ट्र के कोने–कोने तक पहुंचाती हैं । हमारी प्रत्येक क्रिया चाहे वह राष्ट्रीय हो, चाहे व्यक्तिगत। सस्ते, सुगम और वेगवान परिवहन पर निर्भर है । कृषि, उद्योग, व्यवसाय, वाणिज्य, प्रशासन, शिक्षा, स्वास्थ्य, प्रतिरक्षा अथवा अन्य किसी सामाजिक व सांस्कृतिक प्रयत्न को अपने पूर्णरूप में फलने या आगे बढ़ने के लिये सड़कों की आवश्यकता होती है । उत्पादन, विनिमय एवं वितरण के सारे घटना चक्र का सफल एवं सुचारू रूप से संचालन पर्याप्त और सुगम परिवहन के माध्यम से ही सम्भव है और सड़कें उसका एक आवश्यक अंग है।

१- स्रोतः- आधुनिक परिवहन का अर्थशास्त्र, डॉ. एस सी सक्सेना पृष्ठ ३४१

२- स्रोतः- भारत में परिवहन डॉ. शर्मा एवं गुप्ता पृष्ठ ५

अध्ययन की सुविधा की दृष्ट्रि से राष्ट्रीय जीवन में सड़क परिवहन के महत्व को तीन शीर्षकों के अन्तर्गत व्यक्त किया जा सकता है–

१. सड़क परिवहन का आर्थिक महत्व

२. सड़क परिवहन का सामाजिक महत्व

३. सड़क परिवहन का राजनीतिक महत्व

अ. सड़क परिवहन का आर्थिक महत्व-

वैसे तो मानव जीवन के प्रत्येक क्षेत्र में सड़कों का महत्वपूर्ण स्थान है, लेकिन उनका आर्थिक क्षेत्र में विशेष उपयोग है । पर्याप्त एवं सुगम सड़कों पर ही किसी राष्ट्र के आर्थिक साधनों का पूर्ण उपयोग सम्भव है, और भारत जैसे अर्द्ध विकसित देश में, जहां कि आर्थिक साधनों का अभी पूर्ण विकास नहीं हो सका है, सड़कों का विशेष महत्व है । सड़क परिवहन के आर्थिक महत्व को अग्रांकित बिन्दुओं के द्वारा स्पष्ट किया जा सकता है–

१. सड़क परिवहन एवं कृषि-

सड़के एक ऐसी सुदृढ़ धुरी के समान है जिनके चारों ओर कृषि और कृषक तथा सम्पूर्ण गत्यात्मक ग्रामीण जीवन घूमता है । कृषि का विकास सड़कों के विकास से सम्बद्ध है । कृषि के लिये सड़क परिवहन की उपयोगिता का अनुमान इस प्रकार लगाया जा सकता है–

क. कृषि योग्य भूमि के क्षेत्रफल में वृद्धि-

ग्रामीण क्षेत्रों में पर्याप्त सड़के बनाने से कृषि भूमि का क्षेत्र बढ़ाया जा सकता है । हमारे देश में बहुत सी भूमि ऐसी है जिस पर उपयुक्त मार्गो के अभाव में कृषि सम्भव नहीं है क्योंकि वहां उपकरणोंको ले जाना अत्यन्त कठिन है । तराई एवं खादर की भूमि तथा कांस व मूंज अच्छादित भूमि इसी प्रकार की है । यह इतनी दलदली ऊंची नीची या उबड़–खाबड़ होती है कि साधारणत:

इसमें प्रवेश संभव नहीं है । भारतीय सड़क एवं परिवहन विकास संस्था द्वारा की गई खोज से यह सिद्ध हो चुका है कि ग्रामीण क्षेत्रों में पर्याप्त मात्रा में सड़कें बनाने मात्र से हम भूमि के क्षेत्र में लगभग २५ प्रतिशत वृद्धि कर सकते हैं । भारत सरकार के परिवहन मन्त्रालय द्वारा किये गये एक अध्ययन से भी इस बात की पुष्टि होती है कि सड़कों के निर्माण से कृषि योग्य भूमि के क्षेत्रफल में वृद्धि होने के साथ–साथ उसका मूल्य भी बढ़ जाता है।

ख. शीघ्र नष्ट होने वाले पदार्थों के विपणन में सुविधा-

ग्रामीण क्षेत्रों में अच्छी सड़के उपलब्ध होने की दशा में कृषक शीघ्र नष्ट हो जाने वाली वस्तुओं जैसे–फल, साग–सब्जी, दूध, मख्खन एवं पनीर इत्यादि के उत्पादन को लाकर उन्हें निकटतम बाजारों में अच्छी कीमतों पर बेचकर लाभ कमा सकते हैं । इसके अतिरिक्त आय से वे उन्नत बीज, आधुनिक कृषि यंत्र तथा रासायनिक खाद इत्यादि खरीदकर अपनी भूमि में सुधार करके स्थायी आय बढ़ा सकते हैं। अभी अच्छी सड़कों के अभाव में भारतीय कृषक इन पदार्थों को अधिक मात्रा में इसलिये उत्पादित नहीं करता, क्योंकि उनका शीघ्र परिवहन सम्भव नहीं है, हालांकि पिछले कुछ वर्षो में इस स्थिति में सुधार हुआ है । बाजार तक पहुंचने में विलम्ब होने के कारण आज ऐसे पदार्थों की लगभग ५० प्रतिशत उपज व्यर्थ नष्ट हो जाती है । वास्तव में इन पदार्थो का पर्याप्त उत्पादन ग्रामीण क्षेत्रों में ही सम्भव है, लेकिन यह उसी दशा में हो सकता है जब सड़क परिवहन की प्रभावी सेवायें उपलब्ध हों, जिनकी सहायता से इन वस्तुओं को बाजार में भेजा जा सके ।

ग. कृषि के स्वरूप में परिवर्तन-

सड़कों के विकास के द्वारा कृषि का स्वरूप बदला जा सकता है और खाद्यान्न के स्थान पर व्यावसायिक फसलें अधिक उगायी जा सकती हैं । इस प्रकार से कृषि के स्वरूप परिवर्तन की हमें आवश्यकता भी है क्योंकि इससे हमारे कृषकों की आय में वृद्धि होगी और उनका जीवन स्तर ऊंचा उठ सकेगा अधिक सड़कें बनाने का प्रभाव यह भी होगा कि कृषक सहायक भोज्य पदार्थ

जैसे तरकारियां अण्डे दूध एवं दूध से बने हुये पदार्थ अधिक से अधिक मात्रा में उत्पन्न कर सकेगा जिससे हमारा दैनिक भोजन संतुलित बन सकेगा । उदाहरण के लिए नागा पहाड़ियों के अनेक गांव ऐसे हैं जहां आलू और चावल बड़ी मात्रा में निर्यात के लिये प्रतिवर्ष बच रहते हैं लेकिन यातायात के साधनों के अभाव में इन वस्तुओं का निर्यात सम्भव नहीं है । इसी तरह हमारे मध्यप्रदेश की खनिज व वन सम्पत्ति का सड़कों के अभाव में पूर्ण उपयोग नहीं हो पाता है।

घ. कृषि उपज की बिक्री-

कृषि उपज की बिक्री पर भी सड़कों का अच्छा प्रभाव पड़ता है । यदि सभी व्यापारिक मण्डियों को सड़कों द्वारा जोड़ दिया जायें तो ऐसी दशा में कृषि के विपणन की समस्या बहुत कुछ हल की जा सकती है । कृषकों को सड़कों के खराब होने के कारण परिवहन व्यय भी अधिक देना पड़ता है । विवश होकर वह गांव में ही फसल बेच देता है जिससे उसे उपज की अच्छी कीमत नहीं मिल पाती है। सड़क परिवहन कर–जांच समिति के प्रतिवेदन के अनुसार अच्छी सड़कों पर कुल संचालन व्यय ५० प्रतिशत, ईंधन व्यय २० प्रतिशत टायर लागत ५ प्रतिशत अनुरक्षण व्यय एवं कल पुर्जों की लागत ६० प्रतिशत कम हो जाती है और गाड़ी की मार्गवर्ती खराबी १/३ रह जाती है। यदि सड़कें अच्छी हों तो फसल के प्रारम्भिक दिनों में ही माल को अच्छे मूल्य पर मंडियों में जाकर बेचा जा सकता है ।

ङ पशु बिक्री से ऊंचा मूल्य मिलना -

पशु पालने वाले कृषकों के लिये अच्छी सड़कों का विशेष महत्व है क्योंकि अच्छी नस्ल के पशुओं को शीघ्रता से बाजार में ले जाया जा सकता है तथा पशु मेलों एवं प्रदर्शनियों में भी भाग लिया जा सकता है । खराब सड़कों पर यांत्रिक परिवहन के अभाव के कारण पशुओं को पैदल ले जाना पड़ता है । अतः मार्ग में अधिक समय लगने तथा रात्रि में इधर–उधर भटकने के कारण जानवरों का खान–पान अच्छी तरह से नहीं हो पाता है । इसका परिणाम यह होता है कि उनकी आय चली जाती है और अच्छा मूल्य नहीं मिल पाता है।

च. संतुलित भोजन की प्राप्ति-

अधिक एवं अच्छी सड़कें होने की दशा में कृषक सहायक भोज्य पदार्थो के उत्पादन पर अधिक ध्यान देंगे जैसे–फल, साग–सब्जी, दूध–दही, अंडे इत्यादि । जब इन पदार्थो का उपभोग बढ़ेगा तो स्वभावतः अधिक संतुलित भोजन होने के कारण जन साधरण का स्वास्थ्य भी उन्नत होगा । इतना ही नही बल्कि इन पदार्थो के विक्रय से कृषक को अतिरिक्त आय प्राप्त होगी और वह स्वयं भी अच्छा और पौष्टिक भोजन करने में समर्थ होगा ।

छ. जीवन स्तर में वृद्धि-

जब कृषकों की आय में वृद्धि होगी तो इसका स्वाभाविक परिणाम यह होगा कि वे अपनी अधिक आवश्यकताओं की संतुष्टि कर सकेंगे और इस तरह कृषकों का जीवन स्तर ऊंचा उठ सकेगा ।

ज. ग्रामीण पुनर्निर्माण में सहायता-

ग्रामीण पुर्ननिर्माण से सम्बन्धित समस्त योजनाओं की सफलता उपयुक्त सड़कों की उपलब्धता पर ही निर्भर करती है, क्योंकि सड़कों की सहायता से ही उन्नत तकनीक को ग्रामीण क्षेत्रों तक लाया जा सकता है । इस सम्बन्ध में एम. आर. बोनाविया का वक्तव्य महत्वपूर्ण है। "रेल्वे ने तो परिवहन सुविधायें उन सबकी पहुंच में लाई, जो कि इन्हें पाने के लिये प्रयास करते थे, किन्तु सड़कों ने परिवहन सुविधायें प्रत्येक व्यक्ति की मुट्ठी में ही रख दी हैं ।"[३]

२. सड़क परिवहन एवं उद्योग-

प्रत्येक राष्ट्र का औद्योगिक विकास भी एक बड़ी सीमा तक सड़कों के विकास पर निर्भर करता है । उद्योगों के लिये सड़क परिवहन की उपयोगिता का अनुमान अग्रांकित बिन्दुओं से लगाया जा सकता है–

३- स्रोतः- आधुनिक परिवहन का अर्थशास्त्र, डॉ. एस सी सक्सेना पृष्ठ ३४१

क. कच्चे माल एवं पक्के माल के स्थानान्तरण में सुविधा-

जब तक किसी देश या क्षेत्र में सड़कों का जाल न बिछा हो तब तक कच्चे माल का कारखानों तक और बने हुये माल का उपभोक्ता तक आवश्यकता के अनुसार नियमित रूप से पहुंच पाना सम्भव नहीं । रेलें, वायुयान या जल मार्ग ऐसे साधन हैं जो सामान्यतया खानों से, खेतों से, वनों से या अन्य प्रकार से उत्पन्न होने वाले हर प्रकार के कच्चे माल के उद्‌गम स्थान तक नहीं पहुंच सकते हैं बल्कि सड़कों के द्वारा ही अनेकों गन्तव्यों तक पहुंच पाना सम्भव है । इस प्रकार सड़के, उपर्युक्त परिवहन के सहायक के रूप में अत्यन्त आवश्यक है।

ख. उद्योगों का विकेन्द्रीकरण-

रेलों को अधिक मात्रा में माल एवं सवारियों की आवश्यकता पड़ती है। अतः वे उन्हीं स्थानों के लिये लाभदायक सिद्ध होती है जहां उद्योग धंधों का केन्द्रीकरण हो । कम विकसित क्षेत्र अथवा ऐसे क्षेत्र जहां अनेक उद्योग केन्द्रित नहीं हैं रेलों की परिधि के बाहर रह जाते हैं । रेलवे उन क्षेत्रों को उपेक्षा की दृष्टि से देखती है । ऐसी स्थिति में सड़क परिवहन ही एक ऐसा साधन है जो अविकसित आन्तरिक क्षेत्रों में औद्योगिक उन्नति को प्रोत्साहन प्रदान करता है।

ग. लघु एवं कुटीर उद्योगों को सुविधा-

सड़कें एवं सड़क परिवहन लघु एवं कुटीर उद्योगों की वृद्धि के लिये विशेष उपयोगी हैं, क्योंकि उनकी यातायात सम्बन्धी आवश्यकतायें कम होती हैं जिन्हें कि रेलें प्रोत्साहित नहीं करती । रेले डिब्बे भरे माल के लिये सस्ता भाड़ा लेती हैं और डिब्बे की क्षमता से कम माल पर अधिक भाड़ा लेती हैं । इस प्रकार वे बड़े उद्योगों के प्रति पक्षपात की नीति अपनाती हैं । माल की जितनी मात्रा रेल से जाने के लिये अपर्याप्त होती है,वह सड़क से माल ले जाने वालों के लिये पर्याप्त होती है। इस तरह सड़क से थोड़ा माल रेल की अपेक्षा कम भाड़े से और सुविधापूर्वक ले जाया जा सकता है । सड़क परिवहन की सुविधायें मिलने पर अनेक छोटे–मोटे उद्योग–धन्धे पनप सकते हैं जैसे फल और दूध से बनी हुयी

वस्तुयें, हाथ करघा की बनाई गयी वस्तुये, खपरैल, ईट, धातु का सामान, नारियल की जटा से बनी हुयी वस्तुयें, लकड़ी का सामान और औजार, बेंत और बांस का सामान, रस्सियां एवं डलियां बनाने का काम इत्यादि।

घ. उद्योगों के विकास सम्बन्धी सहायक साधन उपलब्ध कराना-

सड़कों के विकास द्वारा उद्योगों धन्धों को अपने उत्पादन कार्य में परिवहन से ही सुविधायें नहीं मिलती बल्कि अनेक ऐसे सहायक साधन उपलब्ध हो जाते हैं जो उनकी उत्तरोत्तर वृद्धि और विकास के लिये उपयुक्त परिस्थिति उत्पन्न करने में समर्थ होते हैं । औद्योगिक प्रगति के लिये लोगों में बचत एवं विनियोग की आदत डालना आवश्यक है। इसके लिये ग्रामीण क्षेत्र में बैंक की शाखायें स्थापित करने की प्रेरणा दी जाये । इस पर गम्भीरता से विचार करने पर बैंकों और सड़कों के पारस्परिक संबंध का पता लग जायेगा । इनको उन छोटेछोटे नगरों में स्थापित करने की आवश्यकता होगी जहां सड़कें बहुत कम हैं। इसका कारण यह है कि हम साढ़े पांच लाख गांवों में प्रत्येक में बैंक की शाखा स्थापित नहीं कर सकते हैं । ऐसी स्थिति में हमें इसके लिये निकटवर्ती छोटे नगरों को ही प्रधानता देनी पड़ेगी । जहां जाकर आस–पास के गांवों के लोग अपनी धनराशि जमा कर सकें । ऐसी स्थिति में यदि गांव और उन नगरों के बीच जिनमें बैंकों की स्थापना की जाती है, अच्छी और वर्ष भर काम आने वाली सड़के नहीं है, तो बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ेगा। न तो गांव वाले ही रूपया जमा करने और निकालने के लिये सरलता से वहां आ जा सकेंगे और न बैंकों को ही अपना कार्य सुचारू रूप से चलाना सम्भव हो सकेगा । इस तरह अच्छी सड़कों से बचत एवं विनियोग को बढ़ावा मिलता है और ग्रामीण क्षेत्रों में बैंकों का विकास होता है ।

ङ- बीमा व्यवसाय की उन्नति-

किसी भी देश की औद्योगिक उन्नति के लिये बीमा एक महत्वपूर्ण सहायक साधन है और ग्रामीण क्षेत्रों में बीमा सुविधायें बढ़ाकर बचत की भावना में वृद्धि तीव्रतर की जा सकती है । लेकिन यह सब सड़कों के विकास से ही सम्भव है ।

च. श्रम की गतिशीलता में वृद्धि-

पिछड़े हुये ग्रामीण क्षेत्रों में श्रम की उच्चकोटि की गतिशीलता सड़कों के विकास द्वारा ही सम्भव है ।

३- अन्य आर्थिक लाभ -

सड़क परिवहन के अन्य आर्थिक लाभ इस प्रकार हैं–

क.मूल्यों में समानता–

आवश्यकता से अधिक एवं कम उत्पादन वाले दो स्थानों के मूल्य में भारी अन्तर का मुख्य कारण वस्तुओं का परिवहन व्यय ही है । यदि सड़के अच्छी हों तो मूल्य का यह अन्तर कम रह जाता है और दो स्थानों के मूल्यों में समानता स्थापित हो जाती है । भारत सरकार के परिवहन मन्त्रालय के अनुसार पोषक सड़के बनने से गांव के मूल्य जिले एवं शहर के समान हो जाते है।

ख. अकालों से रक्षा-

अकाल पीड़ितों की रक्षा करने अथवा अकालों के प्रभावों को कम करने में सड़क परिवहन का महत्व बहुत अधिक है । भूखों को अन्न एवं रोगियों को दवा पहुंचाकर वे महान उपकार कर सकती है । यदि अच्छी सड़कें हों तो माल का विभिन्न क्षेत्रों में वांछित वितरण सम्भव हो सकता है और अकालों का प्रभाव बहुत कुछ कम हो सकता है ।

ग. बेकारी दूर करने में सहयोग-

बेकारी दूर करने में सड़कें सक्रिय सहयोग प्रदान करती हैं । एक तो उनके निर्माण में ही उनके कुशल एवं अकुशल श्रमिकों को काम मिलता है । इसके अलावा उन्नत सड़क परिवहन के परिणामस्वरूप कृषि एवं उद्योग–धन्धों का जो विकास होता है उनमें भी अनेक लोग खप जाते हैं । एक अध्ययन के अनुसार सड़क परिवहन रेल परिवहन की तुलना में दुगने लोगों को काम देता है ।

घ. अन्य परिवहन के साधनों की पूरक-

रेलें, जलमार्ग, वायुयान इत्यादि सभी परिवहन के साधनों की पोषक सड़कें हैं । रेलवे स्टेशन, हवाई अड्डे बन्दरगाह अथवा नदी के घाट तक माल व सवारियां सड़क मार्ग से ही पहुंचपाती है और निर्दिष्ट स्थान पर उनका पहुंचना भी सड़कों द्वारा ही संभव है । जलमार्गों एवं वायुमार्गों में से कोई भी माल को भेजने व पाने वाले के द्वार तक पहुंचाने की क्षमता नहीं रखते । लेकिन सड़कें प्रत्येक स्थान तक जा सकती हैं । अतः वे घर–घर अपनी सेवा प्रदान करने में पूर्णतः समर्थ हैं ।

ङ बिजली व टेलीफोन के तारों की सुविधा-

सड़कें बिजली और टेलीफोन के तारों तथा पानी के नलों के लिये आवश्यक मार्ग प्रदान करती हैं।

च. परिवहन में सुविधा-

अच्छी सड़कों के कारण माल ढोनों वालों के लिए संचालन व्यय में ही कमी नहीं होती, बल्कि उनका बहुत सा अमूल्य समय भी बच जाता है क्योकिं अच्छी सड़कों से गाड़ियों में टूट–फूट भी कम होती है तथा उनका जीवन काल भी बढ़ जाता है।

छ. सरकार की आय में वृद्धि-

सड़क परिवहन के विभिन्न साधनों जैसे मोटर, ट्रक, मिनी बस,दो पहिया वाहन, तीन पहिया वाहन इत्यादि से सरकार को प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप में काफी आमदनी होती है ।

ज. आर्थिक नियोजन में सहायक-

आर्थिक नियोजन के अन्तर्गत कृषि के आधुनिकीकरण,नदी घटी विकास योजनाओं के निर्माण,उधोग धन्धों के विकेन्द्रीयकरण इत्यादि का कार्य किया जाता हैं । इन विविध कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने हेतु सड़कों को प्राथमिकता

मिलना नितान्त आव यक है ।

ब. सड़क परिवहन का सामाजिक महत्व –

सड़क परिवहन का सामाजिक महत्व अग्रांकित बिन्दुओं से स्पष्ट होता हैं.

क. सामाजिक सुविधाओं की उपलब्धता –

किसी भी क्षेत्र में जहां अच्छी सड़कें हो वहां अनेक सामाजिक सुविधाओं की भी व्यवस्था हो सकती है, जैसे डाक्टर,वकील, इंजीनियर,या प्रबन्ध सलाहकार अथवा किसी अन्य विशेषज्ञ की सेवाओं का उपयोग करना । ऐसे क्षेत्रों में एक विशेषज्ञ मोटर कार या किसी अन्य साधन द्वारा अपेक्षाकृत अधिक लोगों की सेवा कर सकता हैं ।

ख. स्वच्छ जीवन–

अच्छी एवं चौड़ी सड़के स्वस्थ वातावरण एवं स्वच्छता का सूचक होती है । तंग गलियां घनी आबादी से जाने वाली सड़कें अस्वास्थ्यप्रद तथा गन्दगी का प्रतीक होती हैं । इसीलिये वर्तमान में जितनी आधुनिक नगर निर्माण योजनायें बनाई जाती हैं उनमें चौड़ी तथा अच्छी सड़कों को प्राथमिक स्थान दिया जाता हैं ।

ग. ज्ञान वृद्धि में सहायक–

सड़के ज्ञान का भी स्त्रोंत हैं जो राष्ट्र अपनी अधिक से अधिक जनसंख्या को शिक्षित देखना चाहता हैं उसको चाहिये कि गांव गांव में सुविधा जनक परिवहन के साधन उपलब्ध कराएं। सड़कों के विकास से ग्रामीण जनता की कूपमंडूकता दूर होती है । गांव के बच्चे अधिक संख्या में स्कूल जा सकते हैं, चलते फिरते पुस्तकालयों, पत्र–पत्रिकाओं इत्यादि के द्वारा ग्रामीण जनता तक देश के कौने कौने से सूचनायें पहुंचाई जा सकती हैं, जिससे ग्रामीण क्षेत्रों के लोगों को भी सभ्य एवं सकिय सदस्य बनाया जा कर और उनमें राष्ट्रीयता की भावना में वृद्धि होती हैं ।

घ. जनसंख्या का विकेन्द्रीय करण.

आधुनिक सभ्यता के सम्मुख जो गम्भीर सामाजिक समस्याऐं उपस्थित हैं उनका हल भी सड़क परिवहन के विकास द्वारा सरलता से सम्भव हैं । बड़े बड़ें नगरों में बसने से इतनी सामाजिक समस्यायें पैदा हो गई हैं जिनका अन्त कहीं नहीं हैं । इन समस्याओं का एक मात्र हल जनसंख्या का विकेन्द्रीयकरण करना है जो बिना सड़कों की सहायता के सम्भव नहीं हैं ।

ड़. पर्यटन में सहायक .

सड़को के विकास से पर्यटन यातायात में अभूतपूर्व वृद्धि हो सकती है। भारत में अनेक प्राचीन एवं नवीन दर्शनीय स्थल हैं,जो देशी एवं विदेशी पर्यटकों के लिये परम आकर्षण के केन्द्र है । यदि अच्छी सड़कों द्वारा विदेशी यात्रियों को अधिकाधिक सुविधायें उपलब्ध करायी जायें तो उनकी संख्या में वृद्धि हो सकती हैं जिससे विदेशी मुद्रा की आय बढ़ सकती हैं ।

च. अंध विश्वास एवं रूढ़िवाद की समाप्ति .

सड़कों के विकास से हमारी सामाजिक रूढ़ियों एवं पिछड़े हुये क्षेत्रों में रहने वालों की कूप मडूकता का धीरे धीरे अन्त हो रहा है

स. सड़क परिवहन का राजनैतिक महत्व.

सड़क परिवहन का राजनैतिक महत्व इस प्रकार है.

क. देश की सुरक्षा में सहायक.

किसी भी राष्ट्र की सुरक्षा व्यवस्था के लिये यह आवश्यक है कि वहां अच्छी सड़कें हों । समुचित सड़कों के विकास के अभाव में देश के सभी स्थानों में सैनिक चौकी बनाना असम्भव होगा । सैनिक सुरक्षा इसी बात पर निर्भर करती है कि किसी भी खतरनाक स्थान में सैनिक साधन कम से कम समय में पहुंचाया जा सके । आधुनिक युग में सेना का भी अत्यधिक आधुनिकीकरण हो रहा है, जिससे उनका आवागमन अधिकतर मोटरों,ट्रकों तथा अन्य पहियेदार

साधनों से होता हैं जिसके लिये सड़कों का होना अत्यन्त आवश्यक है । युद्ध क्षेंत्र में वास्तविक मोर्चो पर बढ़ती हुई सेनाओं तक अस्त्र शस्त्र, गोला बारूद, खाध पदार्थ, एवं सैनिकों इत्यादि को शीघ्रता से भेजने का कार्य सड़कों द्वारा ही किया जाता हैं ।

ख. प्रशासनिक कार्यो में सहायक.

सड़कों के विकास से प्रशासनिक कार्यो में भी सुविधा हो जाती हैं । उदाहरणार्थ रोम राज्य का इतना अधिक विस्तार इसी कारण हो सका है कि वहां अच्छी सड़कें बहुत अधिक हैं । इसी प्रकार संयुक्त राष्ट्र अमेरिका अपने लम्बे चौड़े मैदानों, रेगिस्तानों एवं दुर्गम प्रदेशों के होते हुये भी एक समृद्धिशाली एवं सुसम्बद्ध राष्ट्र हैं । क्योंकि उसके राजमार्ग हजारों किलोमीटर चलकर विभिन्न जातियों को परस्पर मिला देते हैं ।

ग. लोकतंत्र एवं भावनात्मक एकता के विकास में सहायक .

सड़कें लोकतंत्रवाद को बढ़ाने में सहायक होती हैं, क्योंकि हर वर्ग के व्यक्ति एक साथ मिलकर यात्रा करते हैं । इससे भावनात्मक एकता का विकास होता हैं एवं परस्पर मेल जोल बढ़ता है ।

इस प्रकार उपरोक्त वर्णन के आधार पर हम यह कह सकते हैं कि किसी देश की आर्थिक एवं सामाजिक उन्नति, राजनैतिक सुरक्षा एवं सांस्कृतिक विकास बहुत कुछ सड़कों के विकास पर ही निर्भर रहता है ।

२. सड़कों के पिछड़ेपन के कारण.

भारत में सड़क परिवहन का विकास अन्य देशों की तुलना में बहुत कम हुआ हैं । इस पिछड़ेपन के अनेक कारण बताये जाते हैं उनमें से प्रमुख कारण इस प्रकार हैं .

१. अपर्याप्त एवं खराब सड़कें.

सड़क परिवहन की उन्नति और विकास पर्याप्त एवं सुदृढ़ सड़कों पर

निर्भर हैं । भारत की स्थिति इस सम्बन्ध में पिछड़ी हुई हैं । अन्य देशों में अधिक संख्या में पक्की सड़कें हैं, उन पर यथा स्थान पुल भी बने हुये हैं तथा वे वर्ष भर यातायात के लिये खुली रहती हैं । भारतीय सड़कों में ७० प्रतिशत कच्ची सड़कें हैं, जो वर्ष भर काम नहीं देती हैं । उनमें से बहुत सी ऐसी हैं जिन पर या तो पूलों का भारी अभाव है या उनके पुल पुलिया काफी कमजोर हैं । आधुनिक समय में हमें अधिक सड़कों एवं विशेष रूप से आधुनिक सड़कों की आवश्यकता हैं हमारी सड़कों की चौड़ाई भी कम हैं । देश में नई सड़कें कम से कम २५ फीट या ३० फीट चौड़ी होनी चाहिये जिससे उनपर नवीनतम गाड़ियां आसानी से चल सकें ।

२. पर्याप्त अनुरक्षण का अभाव.

हमारी खराब सड़कों का मुख्य कारण अपर्याप्त वित्त व्यवस्था हैं । भारत अपनी राष्ट्रीय आय का केवल ०.६६ प्रतिशत ही सड़कों पर खर्च करता है जबकि ईरान जैसा अर्द्ध विकसित राष्ट्र अपनी राष्ट्रीय आय का १.८ प्रतिशत सड़कों पर खर्च करता हैं । कनाडा अपनी राष्ट्रीय आय का २.२ प्रतिशत आस्ट्रेलिया २.४ प्रतिशत,संयुक्त राष्ट्र २.५ प्रतिशत,जर्मनी २.६ प्रतिशत एवं जापान ३ प्रतिशत खर्च करता हैं । इस धनाभाव के कारण न तो देश की आवश्यकता के अनुरूप सड़क निर्माण ही हो पाता हैं और न उनकी मरम्मत ही सन्तोष जनक हो पाती है यहां तक सड़कों से होने वाली कुल वार्षिक आय भी सड़कों पर व्यय नहीं की जाती है। इसी उपेक्षा के कारण सड़क परिवहन पिछड़ी हुई अवस्था में हैं ।

३. मोटर गाड़ियों की कमी.

एक तो यों ही देश में अच्छी सड़कों का अभाव है और जो कुछ पक्की सडकें हैं उनका पूर्ण उपयोग नही हो पाता है क्योकि हमारे पास पर्याप्त मोटर गाड़ियां उपलब्ध नही हैं । हालांकि इस दिशा में पिछले कुछ वर्षो में अवश्य ही सुधार हुआ हैं । एक अनुमान के अनुसार हमारे देश में प्रति एक लाख जनसंख्या के लिये केवल २०७ मोटरें हैं जबकि संयुक्त रास्ट्र में ४७५४६ कनाडा में ३३१००, आस्ट्रेलिया में ३३२००,फ्रान्स में ३३३००, ब्रिटेन में २०८५७ मोटरें हैं । इस पिछड़े

पन का परिणाम यह हैं कि इस समय हमारी मोटर चलने योग्य सड़कों की ३० से ४० प्रतिशत तक क्षमता प्रयोग में नही आती हैं ।

४. अधिक कर भार .

हमारे देश में मोटर गाड़ियों पर संसार भर में उच्चतम कर भार है। एक ओर मोटर गाड़ी, टायर, ट्यूब उपकरण तथा मोटर स्प्रिट पर केंद्र सरकार सीमा शुल्क और उत्पादन कर लगाती है और दूसरी ओर राज्य सरकारें वाहन कर, माल व यात्रीकर, प्रमाण पत्र फीस, मोटर स्प्रिट, मोटर गाड़ियां एवं उनके कल पुर्जों पर बिक्री कर, चुंगी, प्रवेश शुल्क इत्यदि स्थानीय कर लगाती है। संचालन व्यय का लगभग एक तिहाई भाग से अधिक भाग करों के कारण है। इन करों की मात्रा ही अधिक नहीं, इनकी विवधता और वसूल करने वालों का व्यवहार भी मोटर संचालकों के लिये अत्यंत कष्टदायक है। सड़क परिवहन के पिछड़ेपन के कारणों में एक महत्वपूर्ण कारण यही रहा है।

हमारे देज्ञा में मोटर गाडियों पर संसार भर में उच्चतम कर भार हैं एक ओर मोटर गाड़ी,टायर,टयूव उपकरण तथा मोटर स्प्रिट,मोटर गाड़ियां एवं उनके कुल पुजों पर बिकी कर चुंगी प्रवेश शुल्क इत्यादि स्थानीय कर राज्य केंद्र सरकारें लगाती हैं । संचालन व्यय का लगभग एक तिहाई भाग से अधिक भाग करों के कारण हैं । इन करों की मात्रा ही अधिक नहीं इनकी विविधता और वसूल करने वालों का व्यवहार भी मोटर संचालकों के लिये अत्यन्त कष्टदायक हैं । सड़क परिवहन के पिछड़ेपन के कारणों में एक महत्वपूर्ण कारण यही रहा हैं ।

५. वहन भार सीमायें.

मोटर ठेलों की भार सम्बन्धी सीमायें भिन्न भिन्न राज्यों में भिन्न भिन्न हैं । कुछ राज्यों को छोड़कर अन्यत्र भार सीमा इतनी कम हैं कि ट्रकों का संचालन व्यय एवं भाड़ा दरें आवश्यकता से अधिक ऊंची हो जाती हैं । इस हेतु आवश्यकता इस बात की हैं कि पुलों और सड़कों की शक्ति का ध्यान रखकर वैज्ञानिक ढंग से इन भार सीमाओं को लगाना चाहिये जिससे देश की सड़कों एवं

मोटर गाड़ियों का पूर्ण उपयोग सम्भव हो सके । राज्य सरकारों की भी कोई सर्वमान्य समान भार सीमा होनी चाहिये ।

६. प्रतिस्पर्द्धी इकाईयां.

हमारे देश में मोटर मालिकों की एक बड़ी संख्या ऐसी हैं जिनके पास एक या दो मोटर होती हैं । ऐसे छोटे चालक न तो सेवा का उचित स्तर स्थापित कर सकते हैं और न कुशल प्रबन्ध के नमूने ही उनके साधन सीमित होते हैं इसलिये अपने व्यवसाय का विकास करने में भी वे बहुधा असमर्थ रहते हैं । शिल्प शालाओं और अनुरक्षण सुविधाओं की भी उनके पास कमी रहती हैं। अतः इस बात की आवश्यकता है कि ऐसी इकाईयां बनाई जायें जो प्रबन्ध संचालन एवं सेवा के अच्छे नमूने उपस्थित कर सकें । प्रान्तीय सेवा के लिये ५ मोटरों की और अन्तर प्रान्तीय सेवा के लिये १० मोटरों की प्रतिस्पर्द्धी इकाई का सुझाव दिया गया हैं । ऐसी अनुकूलतम इकाईयां हिसाब किताब ठीक ढ़ंग से रख सकती हैं, पर्याप्त वित्तीय साधन जुटा सकती हैं और उपभोक्ताओं की अच्छी सेवा कर सकती हैं ।

७. साख सुविधाओं की कमी .

वित्त की कमी मोटर व्यवसाय के विकास में भारी बाधा हैं । वित्तीय सुविधाओं के अभाव में मोटर व्यवसायी अपने व्यवसाय की उन्नति में असमर्थ हैं। इसके लिये आवश्यक हैं कि उचित मूल्य पर ऋण की पर्याप्त सुविधायें देश में बढ़ायी जायें । इसके लिये रिजर्व बैंक को चाहिए कि वह स्टेट बैंक एवं राष्ट्रीय कृत बैंकों को यह आदेश दे कि वे किराया खरीद पर संस्थाओं से सहकारी बैंकों से मोटर चालकों को अधिक ऋण देने की व्यवस्था करें । राज्य वित्त निगमों एवं अन्य वित्तीय संस्थाओं को मोटर संचालकों को अधिक ऋण देने के प्रयत्न करने चाहिये । मोटर व्यवसाय के लिये एक विशेष वित्त संस्था की स्थापना का भी सुझाव दिया जा सकता हैं । केन्द्रीय सरकार को चाहिये कि वह अनुसूचित उद्योंगों की तरह मोटर चालकों को भी विकास छूट दें ।

८. राष्ट्रीय करण का भय.

स्वतंत्रता के पश्चात् अनेक राज्यों ने मोटर सेवा के राष्ट्रीयकरण की नीति अपनायी, यधपि इसमें? उन्हें सफलता नहीं मिल सकी हैं, तों भी वे सड़कों पर अधिक से अधिक सरकारी मोटरें लाने के लिये तत्पर रहते हैं । व्यक्तिगत मोटर व्यावसायियों को दीर्घकालीन अनुज्ञापत्र देने में हिचकिचाते रहते हैं । जिन राज्यों के द्वारा सीमित मार्गो पर भी सरकारी मोटरें चलायी हैं उन्होनें अन्य मार्गो के लिये भी व्यक्तिगत मोटर चालकों को अल्पकालीन अनुज्ञापत्र दिये हैं। कभी कभी पर्याप्त सूचना के बिना भी मार्गो का राष्ट्रीयकरण किया गया हैं इससे मोटर मालिकों के लिये अनिश्चित स्थिति उत्पन्न हुई हैं और व्यवसाय में व्यवधान उत्पन्न हुआ है जिससे वे इस व्यवसाय में धन लगाने से घबराते हैं। जिन क्षेत्रों में परिवहन सुविधायें अपर्याप्त हैं, मोटर मालिकों कों लम्बी अवधि के अनुज्ञापत्र स्वतन्त्रता पूर्वक दिये जाने चाहिये एवं राष्ट्रीयकरण के कारण विस्थापित संचालकों को अन्य मार्गो पर मोटरें चलाने के अनुज्ञापत्र देने चाहिये।

९. राज्यों में आपसी सहयोग का अभाव .

प्रत्येक राज्य अन्य राज्यों की मोटरों पर कर लगाने की अपनी अलग नीति एवं अपने अलग नियम बनाये हुये हैं जिससे यातायात के विकास में भारी बाधा आती हैं । जिस राज्य में से होकर कोई भी अन्तर प्रान्तीय यातायात जाता हैं वहां उसे अलग अलग कर देने पड़ते हैं कुछ पड़ौसी राज्यों ने कुछ पड़ौसी राज्यों के साथ उचित समझौता किया है लेकिन अन्य राज्यों के साथ ऐसा कोई प्रबन्ध नहीं किया हैं । आवश्यकता इस बात की हैं कि प्रत्येक राज्य को अन्य पडौसी राज्यों के साथ पारस्परिक सहयोग करना चाहिये । इस सम्बन्ध में आवश्यक कानून बनाकर बहुमुखी कर के स्थान पर एक स्थानीय कर की व्यवस्था की जानी चाहिये ।

१०. नियमन विधि.

अपने देश में मोटरवाहन कानून १९३९ द्वारा मोटर व्यवस्था का नियमन किया गया हैं । प्रारम्भ में इस कानून के कुछ ऐसे नियम थे जिनका गन्तव्य

मोटर व्यवसाय के विकास करने के स्थान पर उस पर प्रतिबन्ध लगाना आवश्यक समझा जाता था । सन् १९५६ एवं १९६९ के संशोधन द्वारा इन रूकावटों को दूर करने का प्रयास किये गये हैं । अभी भी अनुज्ञापत्र देने की कार्यविधि अत्यन्त लम्बी और दोषपूर्ण हैं । अतः इसमें सुधार की आवश्यकता हैं ।

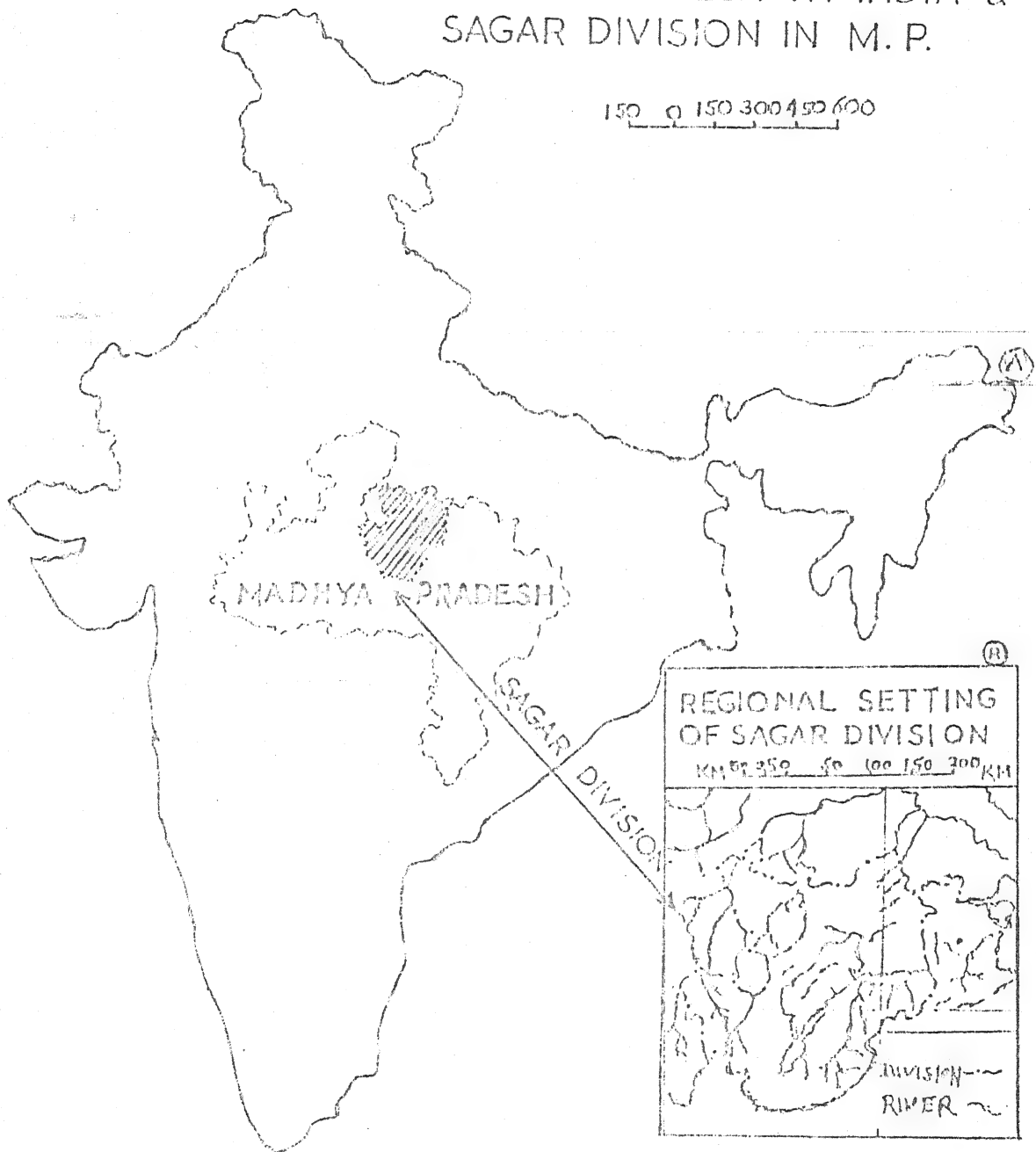
११. प्रशासनिक संगठन.

वर्तमान में राज्यों का प्रशासनिक संगठन मोटर व्यवसाय की विकासोंन्मुख प्रवृति के लिये अनुकूल नहीं हैं । इसमें महत्वपूर्ण परिवर्तन की आवश्यकता हैं । प्रत्येक राज्य में एक अलग परिवहन मंत्रालय होना चाहिये, जिसके दो विभाग हों एक, सड़कों से सम्बन्धित औंर दूसरा, सड़क परिवहन से सम्बन्धित दोनों विभागों के समन्वय के लिये एक सचिव हो । परिवहन आयुक्त के अधीन तीन परिवहन उप आयुक्त हों, जो अलन अलग कार्यो को संभालें । राज्य परिवहन अधिकारियों का मुखिया कोई अनुभवी व्यक्ति होना चाहियें । प्रत्येक राज्य में एक दावा न्यायाधिकरण और एक परिवहन सलाहकार समिति होनी चाहिये ।

इन सुधारों के अतिरिक्त मोटरों के मूल्यों में वृद्धि करके उनका संचालन व्यय घटाकर मरम्मत और अनुरक्षण संबंधी सुविधायें बढ़ाकर मोटर व्यवसाय के संगठन में सुधार करके तथा रेलों के प्रति पक्षपातपूर्ण सरकारी नीति में परिवर्तन करके भी मोटर व्यवसाय की उन्नति और विकास किया जा सकता हैं ।

३. सागर सम्भाग में सड़क परिवहन का इतिहास एवं वर्तमान स्थिति.

भारत में सड़क परिवहन का इतिहास काफी प्राचीन हैं । प्राचीनकाल से प्रशासनिक एवं सामरिक प्रयोजनों के लिए सड़कों का विकास अनिवार्य माना जाता था । कौटिल्य के अर्थशास्त्र में सड़कों तथा तत्सम्बन्धी नियमों का उल्लेख हैं सड़क यातायात का भारत में उल्लेखनीय विकास मुगलकाल में हुआ । मुगलकाल में अनेक राजमार्गों का निर्माण किया गया । मुगलकाल में निर्मित सड़कों की अनेक विदेशी यात्रियों ने प्रशंसा की थी । मुगलकाल के पतन के पश्चात ब्रिटिश शासन में सामरिक महत्व को ध्यान में रखते हुए प्रमुख सड़कों

LOCATION MAP
MADHYAPRADESH IN INDIA &
SAGAR DIVISION IN M. P.
150 0 150 300 450 600
A
MADHYA PRADESH
SAGAR DIVISION
B
REGIONAL SETTING
OF SAGAR DIVISION
DIVISION
RIVER

के रखरखाव का उत्तरदायित्व मिलेटरी इंजीनियरों को सौंपा गया । बाद में लार्ड डलहौजी के समय में सन् १८५५ में सार्वजनिक कार्य विभाग पी०डब्लू०डी० की स्थापना की गयी तब से सड़को के निर्माण और रखरखाव का कार्य सार्वजनिक निर्माण विभाग कर रहा हैं । लगभग इसी समय भारत में रेलों का प्रचलन शुरू हुआ और रेल्वे के विकास के साथ केन्द्रीय सरकार का राजमार्गों के विकास की ओर ध्यान गया । सड़कों को मात्र रेलवे के सहायक के रूप में देखा जाने लगा तथा अधिकांश सड़कें स्थानीय रूचि और महत्व के दायरे में सिमटकर रह गयी ।

जयकर समिति.

भारत में प्रथम विश्व युद्ध के पश्चात मोटर परिवहन का प्रचलन हुआ, इसके साथ ही एक बार दोबारा सड़कों की ओर ध्यान केन्द्रित किया गया । मोटर परिवहन के लिए अच्छी सड़कों की आवश्यकता थी। सन् १९२७ में भारत में सड़क विकास का परीक्षण करने के लिए एक समिति बनाने का प्रस्ताव पारित किया गया । इस समिति के अध्यक्ष श्री एम०आर० जयकर नियुक्त किये गये । जयकर समिति ने सिफारिश की, कि सड़क विकास प्रान्तीय सरकारों की आर्थिक क्षमता से परे हैं और इस कारण इसे राष्ट्रीय महत्व प्रदान किया जाना चाहिए । अतः केन्द्रीय राजस्व से सड़क विकास पर व्यय किया जाना चाहिए । जयकर समिति ने २ आना प्रति गैलन की दर से मोटर स्प्रिट पर अधिक कर लगाने का भी सुझाव दिया। इस प्रकार प्राप्त राशि से एक केन्द्रीय सड़क निधि के गठन की भी सिफारिश की थी । एक मार्च सन् १९२९ को दो आना प्रति गैलन की दर से मोटर स्प्रिट पर कर लगाकर इस राशि से केन्द्रीय सड़क निधि का गठन किया गया । कर की दर १९३१ में बढ़ा कर २.५ आना प्रति गैलन कर दी गयी । केन्द्रीय सड़क निधि का २० प्रतिशत भाग केन्द्रीय सरकार ने अपने पास सुरक्षित रखा जिससे इसमें से निधि के प्रशासन तथा सड़क अनुसन्धान के प्रयोगों पर व्यय किया जा सके । इस २० प्रतिशत आरक्षित भाग में से केन्द्रीय सरकार,सीमान्त सड़कों,अन्तर्राज्यीय सड़कों और महत्वपूर्ण पुलों के लिए भी अनुदान देने का प्रावधान किया गया । इस निधि का ८० प्रतिशत

भाग राज्य सरकारों को उनके वास्तविक पैट्रोल उपयोग के आधार पर बांटे जाने का भी प्रावधान किया गया । सन् १९३३ में भारत सरकार ने सेक्रेटरी ऑफ स्टेट को ये प्रस्ताव दिया कि प्रस्तावित संविधान अधिनियम में जो उस समय विचाराधीन था । राष्ट्रीय ट्रंक सड़कों का प्रावधान किया जाये जो केन्द्रीय सरकार के आधिपत्य में थी । उस समय क्योंकि प्रादेशिक स्वतन्त्रा पर अधिक ध्यान दिया जा रहा था इसलिए सन १९९३ में भारत सरकार ने अधिनियम में इस प्रस्ताव के अनुकुल प्रावधान नही किया जा सका । द्वितीय विश्व युद्ध के समय में यह बात स्पष्ट हुई कि सामरिक दृष्टि में और फौजी आवश्यकताओं के लिये सड़कों का विकास पर्याप्त नहीं हुआ हैं । युद्ध की आवश्यकताओं के लिए फौजी महत्व की सड़कों का विकास करने का भरसक प्रयास किया गया तथा यह भी अनुभव किया गया कि भारत में सड़कों का उचित विकास तभी सम्भव है जब इनके विकास और रखरखाव में केन्द्रीय शासन की सहभागिता रहे । युद्ध के पश्चात सड़क विकास की समस्याओं पर विचार करने के लिए राज्यों के प्रमुख अभियन्ताओं की एक कांन्फ्रेंस १९४३ में नागपुर में बुलायी गयी ।

नागपुर कान्फ्रेस

नागपुर कान्फ्रेंस में निम्नलिखित महत्वपूर्ण सिफारिशें की गयी थी.

१. सड़कें चार वर्गो में विभाजित की जानी चाहिए राष्ट्रीय राजमार्ग,प्रान्तीय राजमार्ग,जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें । राष्ट्रीय राजमार्ग की परिभाषा में वे मुख्य सड़कें शामिल की गयी जो भारत में मुख्य बन्दरगाह,विदेशी मुख्य मार्गो तथा बड़ें राज्यों की राजधनियों को मिलाती हुई चारों ओर जाती थीं । ये देश की सड़क व्यवस्था के लिए रूपरेखा का काम देगी ।

२. राष्ट्रीय राजमार्गो के निर्माण करने एवं विकसित करने के तथा रख रखाव के लिए केन्द्र सरकार को वित्तीय दायित्व उठाना चाहिए और इन मुख्य मार्गों के नियन्त्रण और व्यवहार के लिए केन्द्र की राय प्रभावी मानी जानी चाहिए। [४]

४- स्रोत- सड़क तथ्य भारत, १९९४, पृष्ठ ५

नागपुर कान्फ्रेन्स के सुझाव और राज्य सरकारों से सलाह करके भारत सरकार ने १ अप्रेल १९४७ से कुछ सड़कों का विकास और उनके रख रखाव का वित्तीय दायित्व स्वयं वहन करने का निश्चिय किया । १९५६ में राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम बनाया गया जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने का अधिकार दिया गया ।

सड़कों का वर्गीकरण निम्न प्रकार किया गया हैं .

१. राज्यों की सड़कें

ये विभिन्न राज्यों के अन्तर्गत मुख्य सड़कें हैं जो एक ओर राष्ट्रीय राजमार्गो और पड़ोसी राज्यों की सड़कों से जा मिलती हैं तथा दूसरी ओर राज्यों की राजधानी के नगरों एवं प्रमुख व्यापारिक केन्द्रों को आपस में जोड़ती हैं । इनके निर्माण व अनुरक्षण का दायित्व राज्य सरकारों का होता हैं ।

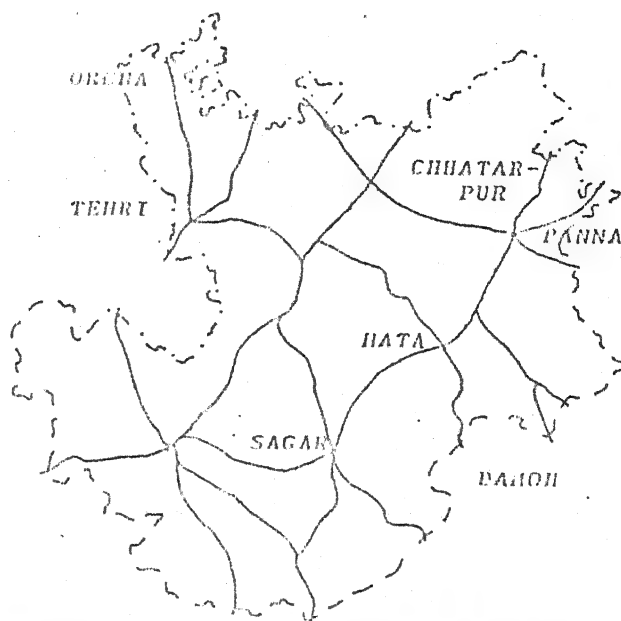
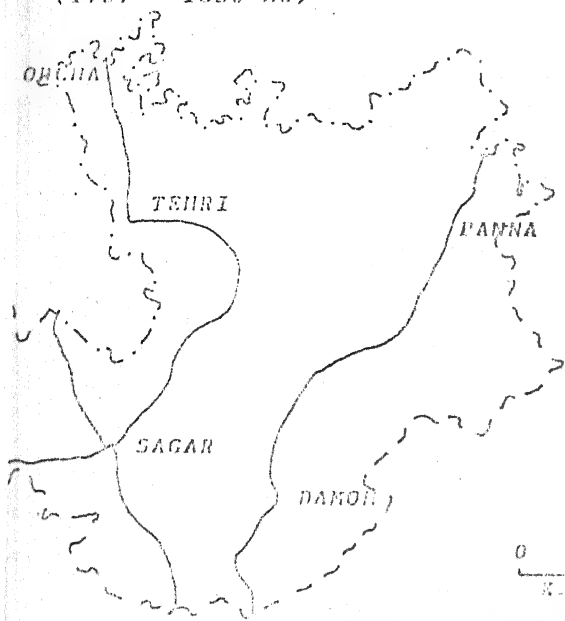
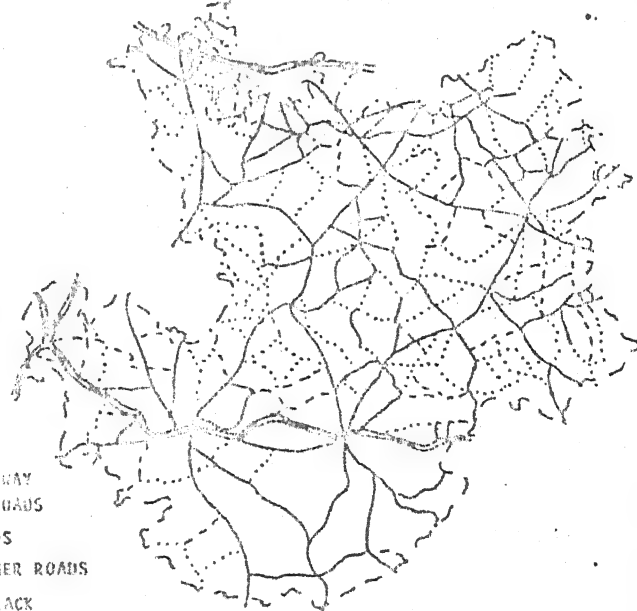
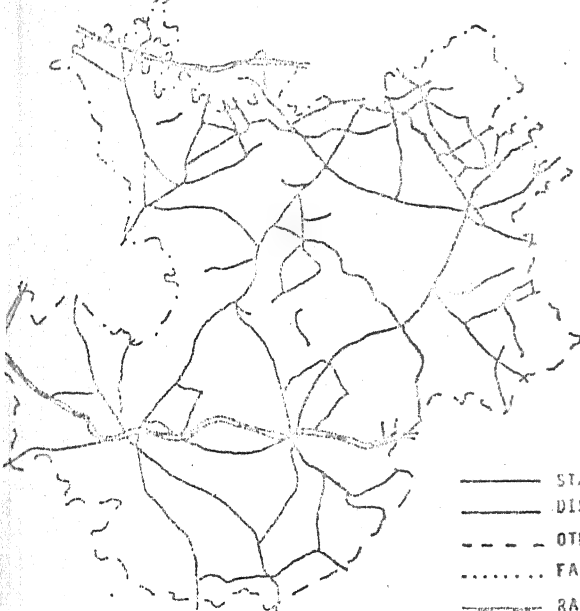
२. जिले की सड़कें .

ये प्रत्येक जिले की मुख्य सड़कें हैं जो एक ओर राज्य की मुख्य सड़कों से मिलती हैं तथा दूसरी ओर जिले के मुख्य नगरों उत्पादन केन्द्रों और मण्डियों को आपस में जोड़ती हैं । ये जिले के नगरों, का रेलवे स्टेशन से भी सम्पर्क स्थापित करती हैं । इनका दायित्व जिला बोर्डो पर है यद्यपि राज्य सरकार भी यथा सम्भव सहायता प्रदान करती है । छोटे जिला सड़कें गावों की सेवा करती हैं तथा ये प्रायः घटिया व कच्ची सड़कें होती हैं ।

३.ग्रामीण सड़कें .

ये सड़के गांवों को जिला सड़कों से एवं एक से दूसरे गांव को जोड़ती हैं । इनके निर्माण व अनुरक्षण का भार गांव के लोगों पर हैं । ग्राम पंचायतें इनकी देखभाल करती हैं । राज्य सरकार भी पंचायतों को वितीय सहायता प्रदान करती हैं ।

मध्य प्रदेश में अधिकांशतः भाग पठारी होने के कारण रेल की अपेक्षा सड़क मार्ग का विकास अधिक हुआ है तथा सड़कें राज्य के यातायात की प्रमुख

GROWTH AND DEVELOPMENT OF ROADS

GROWTH & DEVELOPMENT OF ROADS

साधन हैं । मध्य प्रदेश में पक्की व कच्ची दोनों प्रकार की सड़कें पायी जाती है। १९९१ के आंकड़ों के अनुसार राज्य में कुल ८७,७९८ किलोमीटर सड़कें हैं जिसमें ७०,०२६ किलोमीटर पक्की व ७७७२ किलोमीटर कच्ची सड़कें हैं।[५] सड़कों के विकास हेतु एक योजना बनायी गयी है जिसके अन्तर्गत राज्य के प्रत्येक उस गांव को मुख्य सड़क से जोड़ा जायेगा जिसकी जनसंख्या १००० से अधिक है । १९८८ ये सम्पूर्ण मध्य प्रदेश में बनी पक्की सड़कों का औसत घनत्व १४.६ किलो मीटर प्रति १०० वर्ग कि०मी० हैं जो १९९० में बढ़कर १६ कि०मी० प्रति १०० वर्ग किलोमीटर हो गया राज्य के दोनों प्रकार की सड़कों का घनत्व २०.४ किलोमीटर प्रति १०० वर्ग किलोमीटर हैं । जिलेवार सड़कों की लम्बाई प्रति १०० वर्ग किलोमीटर क्षेत्र में १५ किलोमीटर से अधिक लम्बाई सतना,रीवा, सीधी, पन्ना, दतिया, टीकमगढ़, छतरपुर, सागर, झाबुआ, इन्दौर, धार, जबलपुर एवं दुर्ग जिलों में हैं । किन्तु कुछ अन्य जिलों में इतनी लम्बाई भी नही मिलती हैं । विदिशा ९.५ कि०मी०, शाजापुर ८.९ कि०मी०, देवास ८.६ कि०मी०, सरगुजा ८.४ कि०मी०, गुना ७.२ कि०मी०, मुरैना ६.६ कि०मी०, बस्तर ६.२ कि०मी०, रायसेन ५.४ कि०मी० इस दृष्टि से पिछड़े हुए जिले हैं।[६] बिलासपुर,दुर्ग,रायपुर तथा रीवा सम्भागों में पिछले दशक में सड़कों का निर्माण हुआ है तथा अब इन जिलों में भीतरी भागों तक पहुँचना सम्भव हो गया हैं ।

सागर,सम्भाग में ५ जिले सम्मिलित हैं, ये जिले हैं, सागर, दमोह, छतरपुर, पन्ना, टीकमगढ़। सरकार ने प्रत्येक जिले में एक बस स्टेण्ड व वर्कशाप खोल रखा है तथा सागर में सम्भागीय कर्मशाला स्थापित की हैं । इस सम्भागीय कर्मशाला में सभी जिलों के शासकीय वाहनों की मरम्मत का कार्य किया जाता हैं । शासन द्वारा परिवहन विकास के लिए समय समय पर कदम उठाकर सागर सम्भाग में इसका विकास किया गया हैं । मध्य प्रदेश शासन ने प्रतिवर्ष प्रत्येक डिपों और उप डिपों को नयी बसें देने का फैसला किया है । नयी बसें लम्बी दूरी के लिए भी प्रदान की जाती हैं यात्रियों की सुविधा को ध्यान रखते हुए शासन प्रत्येक स्तर पर उचित कदम उठा रहा है तथा आर्थिक संकट

५- स्रोतः- कृष्णा बल्लभ सिंह,, मध्यप्रदेश का सामान्य ज्ञान पृष्ठ ११३

६- स्रोतः- कृष्णा बल्लभ सिंह,, मध्यप्रदेश का सामान्य ज्ञान पृष्ठ ११३

SAGAR DIVISION
FUNCTIONAL ECONOMIC REGIONS
TIKAMGARH
CHHATARPUR
PANNA
SAGAR
DAMOH
Gorinar
Nowgong
Maharajpur
Ajaigarh
Lidhora
Jatara
Khargapur
Bijawar
Devendranagar
Amanganj
Simaria
Pawai
Kolda
Malthon
Bina
Khurai
Banda
Hatta
Rahatgarh
Garhakota
Jaisinagar
Rehli
Jabera
Deori
Tarodehi
30 KM.
I FIRST ORDER REGION
1 SECOND ORDER REGION

होते हुए भी संभाग में परिवहन विकास के लिए प्रयासरत हैं । सम्भाग की प्रत्येक तहसील में एक एक डिपों व सब डिपो खोलकर ग्रामीण क्षेत्रों के यात्रियों के लिए भी अधिक से अधिक परिवहन सुविधा मुहैया कराने की भावना से कार्य किया है तथा अलाभकारी मार्गो पर भी अपने वाहन चलाकर आम लोगों की परेशानियों को हल करने का प्रयास किया हैं सागर से भोपाल इन्दौर,उज्जैन, जबलपुर, रीवा, पन्ना, सतना, टीकमगढ़,ग्वालियर, छिन्दवाड़ा आदि विभिन्न स्थानों को सीधे बस सेवा से जोड़ा हैं ।

वर्तमान में सागर सम्भाग के प्रत्येक जिले ने अपनी सेवायें बड़े शहरों व दूर दराज के क्षेत्रों को सीधे राज्य परिवहन निगम से जोड़कर सराहनीय कार्य किया । आज प्रत्येक सम्भाग में स्थान के लिए शासन की बस सेवा उपलबध है। तथा रेल सेवा से भी सागर सीधा जुड़ा है। पड़ोसी राज्य उत्तर प्रदेश से भी सीधा बस सम्पर्क ललितपुर झांसी से है । वर्तमान में मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम घाटे में चलते हुए भी आम लोगों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए भी अपने वाहन प्रत्येक मार्ग पर चला रहा है । निगम ने निजी बसों को अनुबन्धित कर जिन बस आपरेटरों की नयी बसें हैं वे राज्य परिवहन निगम से संचालित की जा रही है जिससे यात्रियों को असुविधा का सामना न करना पड़े।

४. निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन-

मध्य प्रदेश में निजी क्षेत्र में परिवहन की भूमिका भी महत्वपूर्ण है । बहुत से निजी ट्रांसपोर्टर अपनी सेवायें आम जनता को दे रहे हैं । वर्तमान में वीडियों कोच और वातानुकूलित बस सेवायें भी निजी क्षेत्र द्वारा प्रारम्भ की गयी हैं । इन सेवाओं से सवारियों को आरामदायक सीटें उपलब्ध रहती हैं तथा सीटों की संख्या मात्र ३५ रहती है ये सीटें फैलने वाली होती है जिससे यात्रियों को बैठने में सुविधा रहती है तथा मनोरंजन के लिए वीडियो लगा रहता है जिससे सफर में मनोरंजन भी होता रहता है । यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए निजी बस ओपरेटर बसों में सुविधायें बढ़ाने में भी पीछे नहीं है । आज आम आदमी की यह विचारधारा बन गयी है कि भले ही पैसा अधिक लग जाये लेकिन उसको समय पर गन्तव्य स्थान पर पहुंचा दिया जाये । वीडियोकोच बसें समय

पर अपने चलने के स्थान से रवाना होकर समय पर ही अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंचती है ।

निजी बस सेवायें, सागर से झांसी, ललितपुर, भोपाल, जबलपुर, इन्दौर, उज्जैन, रीवा, सतना, पन्ना, दमोह आदि स्थानों पर चलायी जा रही है। टीकमगढ़ से भी सागर, जबलपुर, झांसी, मऊ, हरपालपुर, जतारा, कनेरा, नैनवारी, आहार जी, निवाड़ी, झांसी, डारगुंआ, दुबई, मऊरानीपुर, नौगांव, मोहन गढ़, हेथरी, सेन्दरी, गजना, खरजापुर, सरकनपुर, कोररा, बाजना, दमोह, विजावर, बुड़ेरा, हटा, अचर्रा, ककरवाहा पढ़ा, डूडां, पलेरा, नदनवारा, बलदेवगढ़, नादोव, ओरक्षा, दतिया, मौठ, लिघोरा, दिगौड़ा, जयशंकर, जेवर, मऊ, छतरपुर, निवाड़ी, आदि स्थानों पर निजी बस आपरेटरों द्वारा अपनी सेवायें प्रदान की जा रही है।

पन्ना से निजी बस सेवायें निम्न स्थानों के लिए संचालित की जा रही है । पन्ना से वरियारपुर, छतरपुर, मुड़वारी, महोबा, ककरहटी, गुनौर, सथनियां, पहाड़ीखेरा, सतना, कटनी, हटा, दमोह, अजयगढ़, धरमगढ़, सकेहा, रैपुरा, खोरा, बराछ, अमानगंज, कृष्णनगर, पवई, सिमरिया, मोहन्द्रा हरदुआ, चचौरा धरमपुर, आदि स्थानों को निजी बस सेवायें संचालित की जा रही है । निजी बस आपरेटरों की ओर नयी सड़कों पर अपनी बसें चलाने की योजना है। परमिट मिलते ही इन नवीन मार्गो पर निजी बस सेवा प्रारम्भ कर दी जायेगी जिससे यात्रियों की सुविधा में वृद्धि होगी और यात्रियों को होने वाले अनावश्यक कष्ट से छुटकारा मिल जायेगा ।

दमोह से निजी बस यातायात भी संचालित किया जा रहा है तथा ऐसे मार्गो पर जहां शासन की बसें कम मात्रा में चल रही हैं या बिल्कुल ही नहीं चल रही हैं वहां भी निजी बस चलाने की पेशकस की जा रही है । दमोह से जिन स्थानो को निजी बस सेवायें उपलब्ध हैं वे स्थान हैं दमोह से छतरपुर, जबलपुर, टीकमगढ़, कटनी, रहेली, हटा, कुन्डलपुर, पन्ना, मडियादोह, सगौनी, पटेरा, रनेह, डाबौन, तीरगढ़, खेड़ा, छबौन, चन्दना, मोहरा, ससना, तेजगढ़, अकौन, आजनी, बेरखेडी, बण्डा, किशनगंज, खुरेरा, बरवान, मौसीपुरा, सैसवार आदि स्थानों को सीधा बस सम्पर्क से जोड़ रखा है तथा भविष्य में अन्य मार्गो

पर अपने वाहन चलाने की योजना बनायी है । दमोह से बड़े नगरों को भी निजी बस सेवायें में शुरू करने की योजना है जिससे यात्रियों को विकल्प उपलब्ध हो सके और यात्री अपनी पसन्द की बस से यात्र कर सकें ।

सागर से निजी बसें भी कई स्थानों को निजी आपरेटरों द्वारा संचालित की जा रही है सागर से जबलपुर, गोंदिया, रहेली, हटा, पन्ना, रीवा, सतना, दमोह, उज्जैन, इन्दौर, बेगमगंज, भोपाल, छिन्दबाड़ा, ललितपुर, झांसी, चन्देरी, बीना, ग्वालियर, पथरिया, काठी, कटनी विदिशा, गैंसाबाद, आदि स्थानों के लिए संचालित की जा रही है । छतरपुर जिले से भी निजी बस सेवायें गन्तव्य स्थान तक संचालित की जा रही है । छतरपुर से खुजराहो, इन्दौर, भोपाल, रीवा, पन्ना, सतना, टीकमगढ़, दमोह, झांसी, ललितपुर, मऊरानीपुर, सागर, तथा अन्य निकटस्थ मार्गों के लिए निजी बस सेवायें संचालित की जा रही है ।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन काफी मात्रा में बसें संचालित कर रहा है तथा यह सरकार का आर्थिक बोझ कम करने में काफी सहयोग प्रदान कर रहा है । यदि सरकार द्वारा नियम उदार एवं पारदर्शी बना दिये जायें तो निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन के विकास की अधिक सम्भावनायें बढ़ जायेंगी । वर्तमान में प्रत्येक आदमी उलझनों से बचना चाहता है इसलिए वह अनावश्यक परेशान नहीं होना चाहता । परमिट लेने के लिए क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी के इतने चक्कर लगाने पड़ते हैं कि आम आदमी या सुलझे हुए व्यक्ति की पहुंच के बाहर है । इसलिए उसके पास जितना है वह उसी में सन्तोष कर लेता है । निजी बस आपरेटरों द्वारा विभिन्न मार्गों पर अपनी बसे संचालित कर निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है । निजी बस आपरेटरों की इस पहल से सरकार की काफी समस्या हल हो गयी है । और सरकार को इस क्षेत्र में कम मात्रा में पूंजी विनियोग करनी पड़ती है क्योंकि निजी क्षेत्र से सड़क परिवहन में अधिक मात्रा में पूंजी विनियोजित हो गयी है तथा भविष्य में भी होने की आशा है ।

निज़ी क्षेत्रा से सड़क परिवहन निगम ने एक दम नयी बसें अनुबन्ध ा के आधार पर ले रखी हैं जिसमें परिचालक सरकार के तथा चालक निजी बस

आपरेटर का होता है । इस व्यवस्था से निजी बस आपरेटरों को काफी राहत मिली है तथा क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी के यहां फालतू चक्कर नहीं काटने पड़ते हैं । बसें नयीं होने के कारण यात्रियों को समय से गंतव्य स्थान पर पहुंचा देते हैं तथा मार्ग में खराब होने का भय नहीं रहता है । निजी बस आपरेटर भी फालतू के झंझटों से मुक्त होकर कम आय में ही सन्तोष कर लेते हैं । इस व्यवस्था से सरकार तथा आम लोगों दोनों ने ही सहूलियत महसूस की है । नयी बसें होने के कारण उनकी सीटें भी सही होती है तथा दचके भी कम लगते हैं और यात्रा में भी अधिक परेशानी नहीं होती है । शासन का परिचालक रहने से वे किराये में अपनी मनमानी नहीं कर सकते हैं । सरकार द्वारा निर्धारित किराया ही वसूल किया जायेगा । ये बसें तीव्र गति से चलती है तथा शासन द्वारा इनकी चैंकिग करायी जाती है कि कहीं परिचालक चोरी तो नहीं कर रहा है, कहीं कोई यात्री बिना टिकट के गाड़ी में यात्रा तो नहीं कर रहा है । शासन द्वारा चैंकिग कराये जाने से परिचालकों को भय रहता है कि यदि बिना टिकट सवारी है तो आगे पकड़े जा सकते हैं जिससे चोरी की प्रवृत्ति में कमी आती है ।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन का योगदान सकारात्मक एवं सराहनीय रहा है । निजी क्षेत्र द्वारा संचालित वीडियो कोच बसों ने तो अपना एक अलग स्थान बना लिया है । आम लोग वीडियो कोच से यात्रा करना सड़क परिवहन निगम की बसों की अपेक्षा अधिक अच्छा समझते हैं । वीडियो कोच बसें समय से अपने स्थान से प्रस्थान कर अपने पहुंचने की स्थान पर समय से पहुंचती है। इन बसों के चालकों ने समय का विशेष ध्यान रखा है इसीलिए जनता का आकर्षण इनके प्रति बढ़ा है । सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है । सार्वजनिक क्षेत्र की बसें परिचालक के आदेशानुसार चलती है उन्हें समय से कुछ लेना देना नहीं है । निजी बसों में सीटें भी सार्वजनिक क्षेत्र की तुलना में अधिक आरामदायक होती है तथा बसों में बीच में पर्याप्त जगह रहती है तथा लगेज की भी उत्तम व्यवस्था रहती हैं ।

वीडियो कोच बसों में मनोरंजन के लिए वीडियो भी संचालित किया

जाता है तथा टेप भी गाना सुनने के लिए बजाया जाता है । इसके अतिरिक्त बसों की छत पर लगेज के लिए व्यवस्था होती है तथा उनकी बुकिंग सुविधा के लिए उन्होंने अलग से काउन्टर खोल रखे हैं। जिससे यात्रियों को टिकट लेने में असुविधा न हो । इसके अलावा लगेज का सम्पूर्ण दायित्व बस में चलने वाले कुली का होता है । यदि कोई सामान चोरी हो जाता है तो उसकी क्षतिपूर्ति निजी बस आपरेटर को करनी होती है । अतः यह कहा जा सकता है कि सुरक्षा की दृष्टि से भी निजी क्षेत्र का परिवहन अच्छा है ।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन ने कई मार्गों पर अपनी बसें चलाकर एक नया कीर्तिमान स्थापित किया है । निजी क्षेत्र परिवहन के क्षेत्र में एक अहम भूमिका का निर्वाह कर रहा है । निजी बसें लगभग वर्तमान में प्रत्येक मार्ग पर संचालित की जा रही है । जिससे सरकार पर यात्रियों का बोझ कम हुआ है तथा आर्थिक बोझ से भी मुक्ति मिली है । क्योंकि निजी क्षेत्र द्वारा सड़क परिवहन में स्वयं की पूंजी विनियोजित कर सरकार का बोझ हल्का किया है । निजी बस आपरेटर सरकार द्वारा निर्धारित किराया ही यात्रियों से बसूल करते हैं तथा प्रतिदिन यात्रा करने वालों से कम किराया लेकर अपनी सेवायें दे रहे हैं।

वर्तमान में निजी परिवहन ने अपना एक अलग अस्तित्व कायम कर सरकार के सामने एक चुनौती पेश की है कि हम सरकार से अधिक अच्छी सेवा यात्रियों को प्रदान करते हैं और भविष्य में इसमें गुणात्मक सुधार लाकर और अधिक सुविधाजनक बनाने का हर सम्भव प्रयास करेंगे । वीडियोकोच बसों के अतिरिक्त अन्य बसों के सुधार में लाने की अधिक आवश्यकता है । आज प्रत्येक यात्री अपनी यात्रा कम समय में एवं सुखद यात्रा करना अधिक पसन्द करता है। अतः निजी बस आपरेटरों को यह प्रयास करने चाहिए कि वह यात्रियों की भावनाओं को ध्यान में रखकर अपने समय से प्रस्थान करने एवं पहुंचने कें समय का विशेष ध्यान रखें तो यात्रियों का निजी बस आपरेटरों के प्रति और अधिक आकर्षण बढ़ेगा तथा इनकी साख में वृद्धि होगी ।

५. सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन-

सन् १९५६ के औद्योगिक नीति प्रस्ताव में सड़क परिवहन को दूसरी अनुसूची में शामिल किया गया था इसका प्रमुख कारण यह था कि सड़क परिवहन के विकास में निजी और सार्वजनिक क्षेत्र दोनों क्षेत्र महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सकें । इस नीति के अनुसार यह समझा गया कि यदि वित्तीय व्यवस्था सन्तुष्ट रही तो परिवहन सेवा के मानदण्डों का दायित्व वहन कर सकेगी तथा सड़क परिवहन में निजी क्षेत्र को महत्वपूर्ण स्थान दिया जा सकता है । यह बात प्रमुख रूप से माल यातायात के विकास के सम्बन्ध में महत्वपूर्ण है । परिवहन नीति औरसमन्वय के लिए स्थापित समिति ने सड़क परिवहन के क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र की भूमिका पर औद्योगिक नीति प्रस्ताव के संदर्भ में विचार विमर्श किया । इस समन्वय समिति द्वारा सुझाव दिया गया कि यात्री परिवहन के विकास के लिए एक निर्देशक नीति के रूप में माना जा सकता है। पिछले कुछ दशकों में राजकीय सड़क परिवहन निगम द्वारा अधिकाधिक सड़क मार्गों पर यात्री वाहन चलाये जा सकें । सड़क परिवहन के क्षेत्र में सभी राज्य इतने आगे बढ़ गये हैं कि अब इसे राष्ट्रीय यातायात व्यवस्था का आवश्यक अंग मानना चाहिए तथा इस बात की ओर पर्याप्त ध्यान दिया जाना चाहिए कि राष्ट्रीयकरण के उद्देश्यों प्रमुख रूप से सस्ती सेवा अरामदायक यात्रा, उचित लाभार्जन तथा सड़क परिवहन और रेल परिवहन में समन्वय के लक्ष्य की पूर्ति की जा सके ।

मानव के प्रारम्भिक आवागमन का इतिहास उतना ही पुराना है जितनी मानव सभ्यता। प्राचीन समय में पगडन्डियां ही मुख्य मार्ग का कार्य करती थीं । मध्य प्रदेश राज्य में मार्गो का केन्द्र बिन्दु अवंतिका नगरी (उज्जैन) था । उज्जैन से पश्चिम की तरफ द्वारिका नगरी के लिए एवं दक्षिण की ओर खण्डवा से गुजरात होकर रामेश्वर की तरफ जाने वाले तीन प्रमुख राजमार्गों का उल्लेख राष्ट्र की स्वतन्त्रता से पहले मिलता है । १ नवंबर १९५६ को नवीन मध्य प्रदेश का गठन किया गया उस समय पक्के मार्गों की लम्बाई लगभग २०,००० किमी. थी ।

पुलों की प्रगति– मध्य प्रदेश का सबसे प्राचीन पुल ग्वालियर धौलपुर मार्ग पर सॉक नदी पर नूराबाद के पास निर्मित किया गया । यह पुल औरंगजेब के शासन में निर्मित हुआ था । इस पुल की लम्बाई १०० मीटर है तथा पत्थर की मुगलशेली का कमानी द्वारा यह पुल निर्मित किया गया था । वर्तमान में भी यह पुल यातायात के लिए सुदृढ़ स्थिति में है । ब्रिटिश शासन में तथा रियासती शासन में काफी पुलों का निर्माण किया गया । १६ वीं तथा २० वीं शताब्दी के प्रारम्भ में जिन पुलों का निर्माण हुआ उनमें कई पुल जब ज्यादा बाढ़ आ जाती थी तब कुछ दिनों के लिए पानी में डूब जाते थे । पुलों की भार वाहन क्षमता का आंकलन करने के लिए मध्य प्रदेश के कुल १७०० किमी. लम्बाई के मुख्य मार्ग पर स्थित २६४ पुलों की जांच १६६३ में की गयी । इस जांच में पता चला कि ८६ प्रतिशत पुल पत्थर या ईटों से निर्मित थे । राइन्फोर्स्ड कंकरीट का प्रयोग १६३० में प्रारम्भ हुआ । नर्मदा नदी पर कंकरीट का पहला पुल तिल बाराघाट के पास निर्मित किया गया था । एक शताब्दी से अधिक प्राचीन पत्थर की कमानी पर टिके पुल वर्तमान में भी भारी यातायात के लिए सुदृढ़ हैं । सन् १६७८ में मध्य प्रदेश राज्य सेतु निर्माण निगम की स्थापना हुई । राज्य मार्गों पर १० लाख रूपये से अधिक की लागत के पुल अब सेतु निर्माण निगम द्वारा ही निर्मित किये जाते हैं लेकिन राष्ट्रीय राजमार्ग के पुलों का निर्माणऔर रेलवे ओवरब्रिज के कार्य वर्तमान में भी लोक निर्माण विभाग द्वारा किये जाते हैं मध्य प्रदेश के गठन के समय १६५६ से १६८५ तक प्रदेश में ५०४ नये पुलों का निर्माण कराया गया । इनकी कुल लम्बाई ५६८०५ मीटर थी और इन पुलों के निमाण पर ७१३२ लाख रूपये की लागत आयी थी ।[७]

सड़क मार्ग– मध्य प्रदेश में यातायात का भार अन्य प्रदेशों की तुलना में अधिक है प्रदेश में कच्ची तथा पक्की सड़के पायी जाती है । १६६१ में पक्की लम्बी तथा कच्ची सड़के विद्यमान थीं । सड़कों के विकास एवं विस्तार हेतु एक योजना निर्मित की गयी है । जिसके अंतर्गत राज्य के प्रत्येक उस गांव को जिसकी आबादी १००० से अधिक है मुख्य सड़कों से जोड़ा जायेगा । मध्य प्रदेश

७- स्रोतः- भटनागर एवं अग्रवाल, मध्य प्रदेश सामान्य ज्ञान, पृष्ठ १२१

१००० से अधिक आबादी वाले गांवों की संख्या ७३३७ है इनमें से अभी तक ५३५३ गांवों को सड़कों से जोड़ा जा चुका है । अब मात्र १६८४ ग्रामों को सड़कों से जोड़ा जाना है । जिसमें से ११२३ ग्रामों को जोड़ने हेतु मार्ग निर्माणाधीन है । भूतपूर्व मुख्यमंत्री के अनुसार अगले वर्ष २०० ग्रामों को सड़को से जोड़ा जाना प्रस्तावित है । प्रदेश शासन ने आदिवासी क्षेत्रों में सड़कों पुल–पुलियों के निर्माण के लिए पांच परियोजनायें तैयार कर भारत सरकार की मंजूरी प्राप्त कर ली है । मध्य प्रदेश में सड़कों का घनत्व केवल २०.४ कि.मी. प्रति १०० वर्ग कि.मी. है जबकि सम्पूर्ण देश का औसत घनत्व ४६ कि.मी. है ।[८]

राज मार्ग– राष्ट्र के बड़े–बड़े नगरों को जोड़ने वाले मार्गों का राष्ट्रीय राजमार्ग के नाम से जाना जाता है । राष्ट्रीय राजमार्गो के रख–रखाब का कार्य केन्द्र सरकार करती है । मध्य प्रदेश के बड़े नगरों को जोड़ने वाले मार्गों को प्रान्तीय राजमार्ग कहा जाता है । प्रान्तीय राजमार्गो के निर्माण एवं देखरेख का कार्य राज्य सरकार द्वारा किया जाता है । मध्य प्रदेश का क्षेत्रफल राष्ट्र के कुल क्षेत्रफल का लगभग १४ प्रतिशत है । मध्य प्रदेश में कुल नौ राष्ट्रीय राज मार्ग क्रमशः आगरा–ग्वालियर,बम्बई, सम्बलपुर, रायपुर, नागपुर, बनारस, जबलपुर, नागपुर, भोपाल, जयपुर, शिवपुरी, झांसी, भगनीपुर, झांसी सागर लखनादौन, इलाहाबाद, मनगैंवा, रीवा, रायपुर, जगदलपुर, विजयानगर, और निजामाबाद जगदलपुर, मार्ग हैं । जिनकी कुल लम्बाई मध्य प्रदेश में २६७५.५५ किलोमिटर है । इस प्रकार मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्ग प्रति १०० वर्ग कि.मी. पर मात्र ६७ कि.मी. है जबकि देश का औसत एक किलोमीटर है । राष्ट्रीय यातायात नीति समिति द्वारा इस राज्य के लिए १४ अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की अनुशंसा की गयी थी । इसमें से भी अभी तक केवल एक ही राजमार्ग स्वीकृत किया गया है जिसकी लम्बाई २२० किलोमीटर है जबकि मांगी गयी लम्बाई २३२२ कि.मी. थी ।[९] साथ ही मध्य प्रकदेश का प्रथम एक्सप्रेस हाइवे इन्दौर भोपाल के मध्य बनाया जायेगा । इस परियोजना के लिए ३२ करोड़ रूपये विश्व बैंक से प्राप्त होंगे ।

८- स्रतः- मध्यप्रदेश संदेश २५ फरवर १९९२, पृष्ठ ९-११

९- स्रोतः- मध्यप्रदेश संदेश २५ फरवर १९९२, पृष्ठ १९ एवं २५

वर्ष १९९२–९३ में १.१०० कि.मी. पक्की सड़क बनाई जाना प्रस्तावित है जिसमें से ४०७ कि.मी. आदिवाशी उपयोजना क्षेत्र में तथा १९० कि.मी. विशेष घटक योजना क्षेत्र में होगी । इसके अतिरिक्त १६ नगबृहद पुलों के निर्माण तथा विभिन्न जनसंख्या वाले २०० ग्रामों को सड़कों से जोड़ने का लक्ष्य रखा गया है। १ मार्च १९८७ को मध्य प्रदेश में पंजीकृत वाहनों की संख्या ७ लाख ४३ हजार ५८० थी । इसमें से ५१८००० दुपहिया वाहन ५०२०४ ट्रक ५३३०६ कारें, १५. ५५४६ बसें, १८७२६ तिपहिया वाहन एवं अन्य वाहन ८७५०२ थे ।[10]

ग्रामीण सड़क समिति– भारत सरकार द्वारा १९६७ में नौवहन एवं परिवहन मत्रालय द्वारा ग्रामीण सड़क समिति का गठन किया गया । एच.पी. सिन्हा की अध्यक्षता में गठित इस समिति में प्रमुख रूप से विचारार्थ ग्रामीण सड़कों के विकास का कार्यक्रम तैयार करने का सुझाव देना, प्राथमिकता सुनिश्चित करना, ग्रामीण सड़कों के रख–रखाव के उपाय और निर्मित करने के लिए उचित सुझाव प्रस्तुत करना थे। समिति ने ग्रामीण सड़कों पर विभिन्न योजनाओं में निम्न पूंजी विनियोजित करने की सिफारिश की थी ।

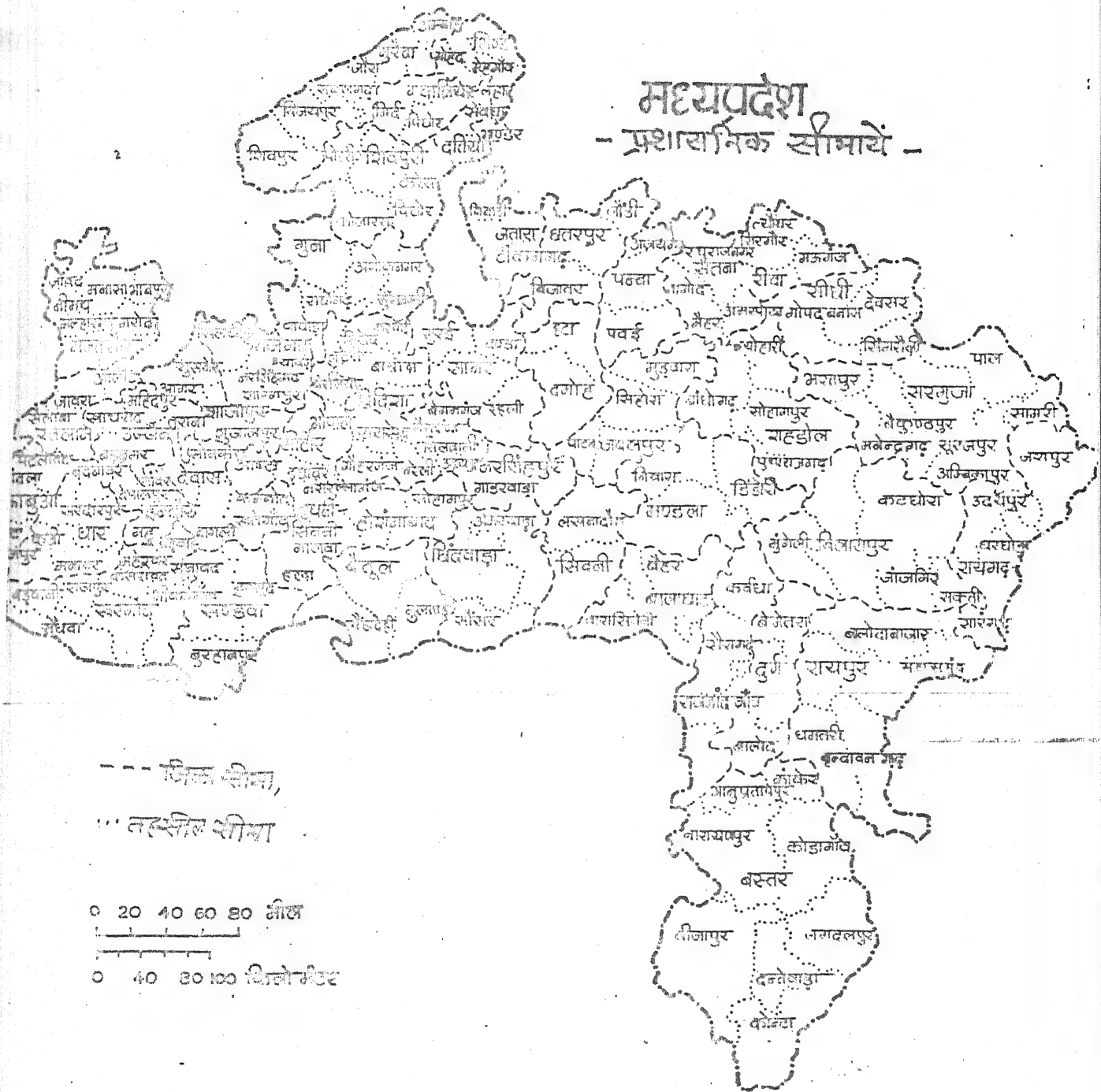
सारणी -१

योजना	करोड़ रूपया
चौथी पंचवर्षीय योजना	२६५
पांचवी पंचवर्षीय योजना	३३५
छठवीं पंचवर्षीय योजना	३८५
सातवीं पंचवर्षीय योजना	४४५
कुल	**१४३०**

१०- स्रोतः- श्रीवास्तव ओ एस, मध्य प्रदेश का आर्थिक विकास पृष्ठ २०१

ग्रामीण सड़क समिति ने सुझाव दिया कि सड़क निर्माण कार्य के लिए अलग से अभियांत्रिकीय विभाग खोला जाना चाहिए । समिति का यह भी सुझाव था कि ग्रामीण सड़कों के लिए पूंजीगत व्ययों का लगभग १/३ हिस्सा जनता से प्राप्त करना चाहिए। डीजल कर का ग्रामीण क्षेत्रों के लिए निर्धारण करना जिससे १९७०–७१ में लगभग २०० करोड़ रूपया प्राप्त होने का ग्रामीण सड़क समिति ने अनुमान लगाया था । प्रत्येक राज्य द्वारा ग्रामीण सड़कों के लिए किये जाने वाले व्ययों को एक ही एजेन्सी द्वारा किया जाना चाहिए । इस समिति ने बैलगाड़ियों के पहियों में लोहे की हाल के स्थान पर न्यूमेटिक टायर लगाये जाने की सिफारिश की थी जिससे ये बैलगाड़ियों तेज गति से चल सकें।

उपर्युक्त सड़कों का विद्यमान होना सड़क परिवहन के लिए आवश्यक है । बिना सड़कों के सड़क परिवहन असम्भव है तथा अच्छी सड़कों की कमी से सड़क परिवहन उद्योग से लाभ उदाहरण के लिए अधिक गति, लचीलापन और विश्वसनीयता प्राप्त नहीं की जा सकती । सड़क की स्थिति का सीधा सम्बन्ध सड़क परिवहन पर व्यय की गयी राशि से लगाया जाता है। सड़क परिवहन तभी आरामदायक और न्यूनतम लागत पर यात्री सेवा प्रदान कर सकता है जब सड़कों की दशा ठीक–ठाक एवं अच्छी हो । अच्छी सड़के जहां एक ओर सड़क परिवहन की गति में वृद्धि करने में सहायक होती है वहीं दूसरी ओर वे ईंधन की खपत तथा कल–पुर्जो की टूट–फूट और घिसावट में बचत करती है । अतः सड़क परिवहन योजना के अन्तर्गत जहां एक ओर नयी सड़कों का विकास आवश्यक है वहीं दूसरी ओर वर्तमान सड़कों का सुधार और उनकी देखरेख एवं रख–रखाव भी अति आवश्यक है ।

मध्य प्रदेश क्षेत्र फल की दृष्टि से भारत का सबसे बड़ा राज्य है तथा इस दृष्टि से सड़क परिवहन का मध्य प्रदेश के लिए अधिक महत्व है । मध्य प्रदेश में इस आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए पांचवीं पंचवर्षीय योजना में राज्य सरकार ने सड़क विकास की ८८ करोड़ रूपये की विकास योजना केन्द्र सरकार के समक्ष प्रस्तुत की थी । परन्तु परियोजना के कार्य दल ने केवल ७० करोड़ रूपये की योजना की सिफारिश की थी । इस प्रकार मध्य प्रदेश सरकार

भी सड़क विकास की समय–समय पर योजनायें निर्मित कर उनको कार्यरूप में परिणित करने का सम्पूर्ण प्रयास करती है । वर्तमान में मध्य प्रदेश के लगभग सभी छोटे–छोटे कस्बे व १००० से अधिक आबादी वाले सभी गांव सड़कों से जोड़े जा चुके हैं । इन सड़कों के निर्मित होने से किसानों का माल मण्डियों तक आसानी से पहुंच जाता है जिससे उन्हें माल की उचित कीमत प्राप्त हो जाती है ।

मध्य प्रदेश के सागर संभाग में भी सड़कों का पर्याप्त विकास हुआ है। सागर में सड़क परिवहन की दृष्टि से एक संभागीय कर्मशाला स्थापित की गयी है जिससे वाहनों की मरम्मत की जा सके । जोकि परिवहन व्यवस्था में एक कड़ी का कार्य करेगी । सागर संभाग के ग्रामीण अंचलों को भी मुख्य सड़कों से जोड़ने का कार्य प्रगति पर चल रहा है तथा अधिकांश गांव सड़कों से जोड़े जा चुके है । और जो शेष बचे हैं उन्हें भी शीघ्र ही सड़कों से जोड़े जाने का कार्य तीव्र गति से चल रहा है सड़क परिवहन जनता के लिए एक आवश्यक अंग है। वर्तमान में यदि हमारी परिवहन व्यवस्था भंग हो जाती है तो हम अधूरे रह जायेंगे। परिवहन विभाग द्वारा एक से अधिक दिन की हड़ताल कर दने से जनता को बहुत अधिक पेरशानियों का सामना करना पड़ता है । सार्वजनिक क्षेत्र में हड़ताल होने से निजी क्षेत्र से थोड़ी सी ही परिवहन व्यवस्था की जाती है। सड़क परिवहन के समुचित विकास के लिए सरकार को और अधिक ध्यान देकर जनता को अधिक सुविधायें प्रदान कर इस क्षेत्र से अधिक पैसा कमाया जा सकता है । सड़कें अच्छी बनायी जानी चाहिए । जिससे वाहनों में तेल की खपत कम से कम हो उनमें टूट–फूट भी कम से कम हो जिससे वाहन ज्यादा समय तक चल सकें ।

अध्याय द्वितीय

शोध प्रक्रिया

१- समस्या आकलन।

२- निर्देशन का चयन

३- समंकों के संकलन की तकनीक एवं स्रोत।

४- सांख्यकीय विश्लेषण।

१ समस्या आकलन -

सामाजिक शोध का प्रथम किन्तु महत्वपूर्ण चरण सम्बन्धित अध्ययन विषय का चुनाव करना है। यह चरण हमारे लक्ष्यों को निर्धारित करता है एक अनुसंधानकर्ता चाहे कितना भी योग्य क्यों न हो, यदि आरम्भ से ही शोध से सम्बन्धित विषय का चुनाव दोष पूर्ण हो जाता है, तो अध्ययनकर्ता किसी भी प्रकार अपने लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकता हैं। शोधार्थी के मस्तिष्क में अनेक विचार उत्पन्न होते है लेकिन ऐसे विचारों को स्पष्ट एवं निश्चित शब्दों में अभिव्यक्त नहीं किया जाता तब तक ये विचार मात्र कल्पना रहते हैं। सभी विचार वैज्ञानिक शोध की समस्या का आधार नहीं बन सकते । कुछ ऐसे प्रश्न भी हो सकते हैं जो विज्ञान की परिधि में नहीं आते, क्योंकि इनका समाधान वैज्ञानिक आधार पर नहीं किया जा सकता है ।

सामाजिक शोध का प्रथम किन्तुं सबसे महत्वपूर्ण चरण सम्बन्धित शोध समस्या का आकलन करना हैं । समस्या का प्रारम्भ जिज्ञासा से होता हैं। कभी कभी प्राप्त ज्ञान या उपलब्ध सूचनायें किसी क्षेत्र विशेष में उत्पन्न मानवीय जिज्ञासा को संतुष्ट करने में असमर्थ रहती हैं । व्यक्ति एक अभाव का आभास करने लगता है । इस अवस्था से ही समस्या का उदय होता है । प्रत्येक अनुसंधान कार्य किसी समस्या या प्रश्न को लेकर आरम्भ किया जाता है । शोध के लिये सामाजिक समस्याओं का असीमित भण्डार हमारे चारों ओर विखरा हुआ है।

हमें विषय चयन के लिये केवल अपने चारों ओर केवल एक जिज्ञासु एवं सर्वेक्षक की द्रष्टि से देखने की आवश्यकता है शोधार्थी के मस्तिष्क में अनेक विचारों का आदान.प्रदान होता रहता है । इन विचारो को ही हम शोध समस्या समझने की अप्रत्याशित भूल कर जाते हैं किन्तु ऐसे विचारों को निश्चित एवं स्पष्ट शब्दों में अभिव्यक्त नहीं किया जाता तव तक यह विचार मात्र कोरी कल्पना रहते हैं क्योंकि सभी उत्पन्न विचार वैज्ञानिक शोध की समस्या का आधार नहीं बन सकते साधारणता समस्यायें दो प्रकार की होती हैं

१. समाज की तात्कालिक समस्या.

इस प्रकार की समस्या जन समूह के कल्याण एवं सामाजिक क्रियाओं से सम्बन्धित होती हैं । इस प्रकार की समस्या का चयन सरकार अथवा किसी स्थानीय संस्था द्वारा किया जा सकता हैं । जिस पर सामाजिक सुरक्षा का दायित्व रहता है ।

२. व्यक्तिगत उत्सुकता की सन्तुष्टि हेतु उत्पन्न समस्या

इस प्रकार की समस्या का उददेश्य केवल व्यक्तिगत होता है । जिसमें कोई भी व्यक्ति वैयक्तिक उत्सुक्ता की सन्तुष्टि से किसी भी समस्या का चयन कर उस पर शोध कार्य आरम्भ कर सकता हैं ।

अगर्स्टन के अनुसार 'शोधकर्त्ता द्वारा विषय के चुनाव में अपनाई गई सावधानी की मात्रा उस क्षेत्र में शोधकर्त्ता के योगदान की सम्भावनाओं को निर्धारित करती हैं । इस प्रकार के विषय को न चुना जाये तो वह बहुत अस्पष्ट हो या जिसके सम्बन्ध में पर्याप्त प्रमाण सिद्ध तथ्य मिलने की सम्भावना न हो या जो विषय शोध कार्य के पहुंच के बाहर हो।[1] अनुसन्धानकर्त्ता की अपनी सीमा होती हैं । उसी सीमा में रहकर ही अनुसन्धानकर्त्ता को अध्ययन के विषय का चुनाव करना चाहिये। सर्व प्रथम अनुसन्धान कर्त्ता को अपनी रूचि एवं योग्यता के सम्बन्ध में विचार करना चाहिए अन्यथा बीच में ही अनुसन्धान कार्य ठप्प हो सकता हैं । अनुसन्धान के लिये ऐसे विषय का चुनाव करना चाहिए । जिसे समझने की क्षमता एवं योग्यता हो और उसे एक दी हुई निश्चित अवधि में पूर्ण किया जा सके । अध्ययन का विषय ऐसा हो कि उस विषय पर शोध करके सामान्यीकरण किया जा सकता है या नहीं अर्थात उस विषय के अध्ययन से वैज्ञानिक निष्कर्ष निकाले जा सकेगें अथवा नही । नारधाव का समस्या के चुनाव के सम्बन्ध में विचार है कि ' शोध का कार्य एक ऐसे जहाज की तरह है जो किसी बन्दरगाह से दूर गन्तव्य तक जाने के लिए अपनी यात्रा प्रारम्भ करता हैं। यदि आरम्भ में ही गन्तव्य की दिशा निर्धारण करने में साधारण सी भूल हो जाए

१- स्रोतः- आगबर्न, कन्सीडरेशन इन चूजिंग प्रोबलम आफ रिसर्च

तो उसके भटक जाने की पूरी सम्भावना रहती हैं चाहे वह जहाज कितना भी अच्छा क्यों न हों तथा उसका कप्तान कितना ही अच्छा नाविक क्यों न हो।[२]

कोई समस्या शोध के योग्य हैं अथवा नहीं इसका विश्लेषण करते समय निम्न लिखित बातों पर ध्यान दिया जाना चाहिए.

१. क्या शोध की समस्या वास्तविक हैं अथवा काल्पनिक ?

२. क्या समस्या के परीक्षण सम्बन्धी तथ्य उपलब्ध हो सकते हैं ?

३. क्या इन तथ्यों के संकलन की विधि उपलब्ध हैं?

४. क्या समस्या का अध्ययन हमारें शोध संस्थानों समय सीमा तथा कार्य क्षमता की सीमा है?

५. क्या शोध कर्त्ता को शोध विषय में रूचि हैं?

६. क्या शोध समस्या शोध कार्य के दृष्टि कोण से व्यावहारिक है या नहीं ?

समस्या के चुनाव के सम्बन्ध में आर एल एकाक ने तो यहां तक कहा कि ' किसी समस्या का ठीक प्रकार से निर्धारण करना इसका आधा समाधान हैं।[३] अर्थात विषय का चुनाव बहुत सोच समझकर अनुसन्धान कर्त्ता की स्वयं की रूचि, क्षमता,समयावधि, प्रविधि आदि बातों को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिए । ए०आइन्सटीन तथा एन० इनफैल्ड ने ठीक ही कहा हैकि 'समस्या का प्रतिपादन प्रायः इसके समाधान से अधिक आवश्यक हैं।[४]

प्रत्येक व्यवसाय व संस्था का उददेश्य न्यूनतम लागत पर अधिकतम लाभ कमाना होता हैं । राज्य सड़क परिवहन निगम एक व्यावसायिक निगम हैं जिनका उद्देश्य सेवायें प्रदान करना ही नहीं वरन लाभ अर्जन करना भी हैं इसलिये राज्य सड़क परिवहन निगम आय व्यय से सम्बन्धित वित्तिय वर्ष के

२- स्रोतः- नारथ्राप दि लाजिक ऑफ साईंस एण्ड हयूमनिटीज पृष्ठ २६१

३- स्रोतः- आर एस एकाफ दि डिजायन ऑफ सोशियल रिसर्च, पृष्ठ १४

४- स्रोतः- डॉ सुरेंद्र सिंह, सामाजिक अनुसंधान खण्ड १, पृष्ठ १२४

अन्त में लाभ हानि खाता व तुलन पत्र तैयार करती हैं । भारत वर्ष में औधोगिक विकास सार्वजनिक और निजी क्षेत्र दोनों मिलकर कर रहें हैं परन्तु गत कुछ वर्षो से सार्वजनिक उपक्रम की स्थापना जिन उद्देश्यों से की गई थी । वह पूर्ण नही हो रही हैं अर्थात सार्वजनिक उपक्रम राष्ट्र पर बोझ बन गये हैं । यह उपक्रम निरन्तर घाटे में चल रहें हैं एवं जन सेवा भी पूर्ण रूप से नहीं कर पा रहें हैं । इसी प्रकार के सार्वजनिक उपक्रम में राज्य सड़क परिवहन निगम हैं जो दिनों दिन घाटे में चल रहा हैं । इस कारण यह मध्यप्रदेश एवं भारत की सेवा में जितना योगदान करना चाहिए उतना नहीं कर पा रहा हैं। शोधार्थी की द्रष्टि में निरन्तर घाटा होने के कारणों एवं म०प्र० राज्य परिवहन निगम की कार्य विधि में क्या कमी हैं एवं उसका पता लगाना तथा कार्य कुशलता का कितना प्रयोग किया जा रहा है यह तथ्य ज्ञात करना हैं ।

शोधार्थी ने अपने शोध के लिए इन समस्याओं को ध्यान में रखते हुए निजि एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याएं म०प्र० के सागर सम्भाग के विशेष सन्दर्भ में विषय अपने अध्ययन के लिए चुना। वर्तमान में यह देखने में आया है कि निजी क्षेत्र के बस आपरेटर अधिक लाभ अर्जित कर रहे हैं जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात निरन्तर घाटे की ओर जा रहा हैं । शोधार्थी इस शोध विषय द्वारा यह पता लगायेगा कि निजी बस सेवाएं लाभ में चल रहा हैं इसके पीछे क्या राज हैं इस राज का पता लगाकर उसकों सार्वजनिक क्षेत्र की बस यातायात व्यवस्था में प्रयोग करके सार्वजनिक क्षेत्र की दशा सुधारने का सम्पूर्ण प्रयत्न करेगा। एवं सार्वजनिक क्षेत्र के व्यवहार एवं समस्याओं का पता लगायेगा । इन समस्याओं के समाधान हेतु आवश्यक सुझाव देकर सार्वजनिक क्षेत्र पर उनका प्रयोग करेगा जिससे सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की प्रवन्ध व्यवस्था में क्या अन्तर हैं तथा कार्यविधि में क्या अन्तर हैं इसका पता लगाकर सार्वजनिक क्षेत्र की बस यातायात में आवश्यक सुधार किया जा सकता हैं। और सार्वजनिक क्षेत्र को लाभकारी बनाने की सम्भावनाओं का पता लगाकर सार्वजनिक क्षेत्र को घाटे से उबारकर लाभ की ओर अग्रेषित किया जा सकता हैं ।

प्रस्तुत शोध प्रबन्ध में शोधार्थी ने ' निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्यायें म०प्र० के सागर संभागो के विशेष सन्दर्भ में विषय के अन्तर्गत शोधार्थी प्रारम्भ से ही यह जानने का इच्छुक था कि सरकार घाटे के बावजूद भी सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का सचालन क्यों कर रही हैं निगम के घाटे में चलने के क्या कारण हैं? निगम के दूसरी ओर क्षेत्रों का चयन करना जो लाभ प्रद स्थिति में हों, हानिप्रद क्षेत्र का लाभप्रद क्षेत्र से तुलना कर कारणों का पता लगाया जा सके। इसीलिए शोधार्थी ने उपर्युक्त विषय अध्ययन हेतु चयन किया । इस अध्ययन द्वारा यह पता लगाना है कि सार्वजनिक क्षेत्र को किन कारणों से हानि हो रही हैं तथा किस प्रकार एक लाभप्रद संस्था के रूप में परिवर्तित किया जा सकता हैं ताकि वह राज्य तथा जनता को बेहतर,सुगम,सुरक्षित एवं कुशल व सुलभ बस परिवहन सेवाएं कम से कम लागत पर उपलब्ध करा सकें। निजि एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात के व्यवहार का पता लगाया जा सके और फिर एक सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र की बस यातायात में तुलना कर उनके व्यवहार एवं समस्याओं को ज्ञांत कर उनका सार्थक एवं प्रभावी समाधान किया जा सके । यात्रियों को पर्याप्त सुविधायें देने के लिए निगम क्या व्यवस्थाएं कर रहा हैं तथा बसों की जर्जर दशा सुधारने में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में क्याक्या कदम उठाए गए हैं । यात्री बसों में बैठक व्यवस्था के लिए सीटों की स्थिति क्या हो? यदि आराम दायक सीटे होगी तथा नई बसें होगी तो यात्रियों का आकर्षण स्वत: ही नई बसों की तरफ हो जायेगा। इस शोध प्रबन्ध के माध्यम से शोधार्थी निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्यायें ज्ञात कर उनका समाधान कर सकेगा और अपने सुझाव दोनों क्षेत्रों के समक्ष प्रस्तुत शोध प्रबन्ध द्वारा दे सकेगा । जिनकों अमल में लाने से निजी बस एवं सार्वजनिक क्षेत्र के बस आपरेटरों को इससे सहायता मिलेगी ऐसी शोधार्थी की आशा हैं ।

निदर्शन का चयन

किसी अनुसंधान के अन्तर्गत समग्र के विषय मे सूचना दो प्रकार से प्राप्त की जा सकती है। प्रथम सगंणना विधी अर्थात समस्त इकाईयो के अध्ययन

द्वारा तथा द्वितीय निदर्शन विधि अर्थात नमूने के रूप में कुछ इकाइयों के अध्ययन द्वारा । जब अनुसंधान से सम्बन्धित समूह की प्रत्येक ईकाई के सम्बन्ध में सूचना संकेलित की जाती है । तो इसे सगणना अनुसंधान विधि कहा जाता है । लेकिन समग्र की समस्त इकाईयों की जांच न करके किसी विशेष आधार पर कुछ प्रतिनिधि इकाईयों को चुना जाता है और उनका गहन अध्ययन करके समग्र की समस्त इकाईयों पर लागू किया जाता हैं तो उसे निदर्शन अनुसंधान विधि कहते हैं ।

वर्तमान में गहन विश्लेषण एवं मितव्ययिता की द्रष्टि से निदर्शन अनुसंधान विधि का ही अत्यधिक प्रयोग किया जाता हैं क्योंकि संगणना अनुसंधान न तो प्रत्येक परिस्थिति में सम्भव ही है और न ही आवश्यक ही होता है । निदर्शन अनुसंधान के द्वारा प्राप्त होने वाले परिणाम वास्तविकता के निकट ही होते हैं । इसके साथ ही यह विधि अपेक्षाकृत अधिक वैज्ञानिक भी है। इसलिये इस रीति का प्रयोग अनुसंधान या शोध कार्य के क्षेत्र में दिन प्रतिदिन बढ़ता ही जा रहा है । इस पद्धति में समग्र की सभी इकाईयों का अध्ययन न करके समग्र में से कुछ ऐसे पदों को कुशलता एवं सावधानी से नमूनों के रूप में चुन लिया जाता है । जो समग्र का प्रतिनिधित्व करते हैं और इन प्रतिनिधि इकाईयों का ही अध्ययन किया जाता है तथा इन्ही से सम्बन्धित सूचनाएं एकत्र की जाती है । इनके आधार पर जो परिणाम ज्ञांत किये जाते हैं उन्हें समग्र पर लागू किया जाता है ।

निर्देशन के बिना वैज्ञानिक अनुसंधान असम्भव है । जिन परिस्थितियों का हम अध्ययन करना चाहते हैं वह अनेक इकाईयों से सम्बन्धित होती है । जिसके कारण सभी का साक्षात्कार परीक्षण तथा नियंत्रित परिस्थिति में अवलोकन करना सम्भव नहीं हैं । निदर्शन के द्वारा इन समस्याओं का समस्या का समाधान सरलता से हो जाता हैं । निदर्शन से अनुसंधान कर्त्ता के समय, धन एवं शक्ति की बचत होती है तथा व्यापक क्षेत्र की समस्या का अध्ययन सम्भव हो पाता हैं । अतः किसी भी अनुसंधानकर्त्ता को निदर्शन के विधि विधान तथा उसकी सीमाओं से परिचित होना आवश्यक हैं ।

निदर्शन के बिना वैज्ञानिक अनुसंधान असम्भव हैं । जिन परिस्थितियों का हम अध्ययन करना चाहते हैं वह अनेक इकाईयों से सम्बद्ध होती हैं, जिसके कारण सभी का साक्षात्कार परीक्षण तथा नियंत्रित परिस्थिति में अवलोकन करना सम्भव नहीं है निदर्शन के द्वारा इस समस्या का समाधान सुगमता से हो जाता है । अतः किसी भी अनुसधान कर्त्ता को निदर्शन के विधि विधान तथा उसकी सीमाओं से परिचित होना आवश्यक हैं ।

वर्तमान युग निदर्शन अथवा प्रतिचयन का युग है। आज के व्यस्ततम् युग में किसी के पास इतना समय नहीं हैं कि संगणना प्रणाली के आधार पर समूचे समय का अध्ययन करके कार्य करें, इस युग में तो निदर्शन के आधार पर निर्णय लिए जाते हैं । दैनिक जीवन की अधिकांश समस्याओं का समाधान संगणना से नहीं वरन प्रतिचयन के द्वारा ही सम्भव हैं तथा यह अपने आप में कोई अतिश्योक्ति नहीं हैं क्योंकि गेहूं के विशाल ढेर में से कुछ दानों को देखकर उसकी किस्म पता लगा लेना रक्त की एक बूंद का परीक्षण करके रोगी के रोग का निदान कर देना, शादी से पूर्व कुछ प्रश्नों के आधार पर जीवन साथी तय कर लेना ये सब बातें सही अर्थो में निदर्शन अथवा न्यादर्श की ही व्याख्या मात्र हैं ।

प्रतिचयन अथवा निदर्शन समूचे समग्र का प्रतिनिधित्व करता हैं । अधिकांश साख्यिकी का यह अटूट विश्वास हैं कि यदि किसी समग्र में से निदर्शन इकाईयों का चयन वैज्ञानिक तरीकों से किया जाए तो निदर्शन इकाई में समग्र की सभी विशेषतायें दृष्टि गोचर होगी ।[५]

इस अनुसंधान विधि के बारे में विभिन्न विशेषज्ञों के विचार निम्न लिखित है:.

१. ' निदर्शन उस सम्पूर्ण समूह अथवा योग का एक लघु चित्र हैं जिसमें से निदर्शन लिया जाता है"[५]

---

५ - स्रोत- श्रीमती पी वी यंग, सर्वे आफ सोशियल रिसर्च, पृष्ठ १८

श्रीमती यंग के अनुसार

२.' न्यादर्श किसी समग्र का वह भाग हैं जो सम्पूर्ण समग्र के अनुसंधान के लिए चुना जाता है । एक न्यादर्श को समग्र की विशेषताओं का स्पष्ट चित्रण करना चाहिए । यह अपने से एक लघु समग्र के समान हैं या इसे समग्र का उप समुच्चय कह सकते हैं । [६]

सिम्प्सन एवं काप्का के अनुसार

३.' केवल कुछ पौण्ड कोयले की जॉच के आधार पर एक गाड़ी कोयला स्वीकार एवं रद्रद किया जाता हैं, केवल एक बूंद रक्त की जांच करके एक रोगी के रक्त के विषय में रोगी चिकित्सक निष्कर्ष निकालता हैं । निदर्शन ऐसी युक्तियॉं हैं जिनके द्वारा केवल कुछ इकाईयों का ही निरीक्षण करके वृहद मात्राओं के बारें में जाना जाता हैं ।'[७]

एनेडेकॉर के अनुसार

आज के समय में निदर्शन प्रणाली का अधिक से अधिक प्रयोग किया जाता हैं । विशेष रूप से ऐसी स्थिति में जबकि अध्ययन का क्षेत्र विस्तृत हो और प्राप्त समंक असीमित हो तो निदर्शन पद्धति को ही उपयोग में लाना लाभकारी होता हैं । इस प्रकार निदर्शन प्रणाली आधुनिक समय में सांख्यिकी अनुसंधान की बहुत ही लोक प्रिय एवं महत्वपूर्ण विधि सिद्ध हुई है ।

निदर्शन की रीतियाँ:.

सामान्य रूप में न्यादर्श के चुनाव के लिए निम्नलिखित रीतियों का प्रयोग किया जाता हैं .

६- स्रोतः- अग्रवाल एवं पाण्डेय, सामाजिक शोध।

७- स्रोतः- डा बी एम जैन, शोध प्रविधि एवं क्षेत्रीय तकनीक

१. सविचार निदर्शन रीति.

सविचार निदर्शन रीति में अनुसंधान कर्त्ता समग्र में से स्वयं कुछ इकाईयां छाटतें हैं जो इनके विचार में समग्र की सर्वोत्तम प्रतिनिधि होती है न्यादर्शो के चुनाव के लिए इस प्रणाली में अनुसंधान कर्त्ता की इच्छा से और आवश्यकता को महत्वदिया जाता हैं । इस प्रकार छांटे गये न्यदर्शो के गहन अध्ययन से प्राप्त परिणामों के आधार पर वह पूरे समग्र के बारे में निष्कर्ष निकाल लेता हैं ।

२. दैव निदर्शन अथवा याच्छिक प्रतिचयन.

चुनाव में भारतीय पक्षपात को समाप्त करने के लिए दैव निदर्शन की रीति का उपयोग किया जाता हैं दैव निदर्शन अथवा याच्छिक प्रतिचयन में इकाईयों का चयन इस प्रकार किया जाता है । कि समग्र की प्रत्येक इकाई के चुने जाने की सम्भावना समान हों । दैव निदर्शन के अनुसार न्यादर्शो के चुनाव की किया निम्न विधियों से सम्पन्न की जाती है

१. लॉटरी रीति द्वारा

२. ढोल घुमाकर

३. निश्चित कम के आधार पर

४. टिप्पेट की रीति

३. स्टरित अथवा मिश्रित निदर्शन रीति.

यह रीति सविचार एवं दैव निदर्शन रीतियों का मिश्रण हैं । इस रीति के अनुसार अनेक वर्गो या स्तरों में समग्र को विभिन्न विशेषताओं के आधार पर विभाजित कर दिया जाता हैं । जिससे कि प्रत्येक वर्ग अथवा समूह में से न्यादर्शो का चुनाव हो सकें इसके पश्चात भिन्न भिन्न वर्गो में से वाछित न्यादर्श दैव निदर्शन के आधार पर प्राप्त किए जाते हैं । प्रत्येक खण्ड में से छांटे जाने वाले मदों की संख्या उसमें सम्मिलित कुल मदों के अनुपात में होगी ।

४. अन्य निदर्शन रीतियाँ .

उपर्युक्त रीतियों के अतिरिक्त कुछ निदर्शन रीतियाँ और भी प्रचलित हैं।

१. उपदैव निदर्शन रीति.

२. बहुस्तरीय दैव निदर्शन

३. अभ्यंश निदर्शन

शोधकर्त्ता ने अपने उद्देश्य की पूर्ति के लिए निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्यायें म०प्र०. के सागर सम्भाग के विशेष सन्दर्भ में, के अध्ययन को निदर्शन का आधार माना हैं । वास्तव में निदर्शन का आकार उतना महत्व पूर्ण नहीं हैं । जितना उसको प्रतिनिधि कारी होना अतः शोध कर्त्ता ने शोध कार्य में प्रतिनिधिकारिता को ध्यान में रखा अनुसंधान के निदर्शन के लिए अनेक विधियां शोधार्थी ने प्रयोग की हैं ।

३. समंको के संकलन की तकनीक एवं स्त्रोत.

शोध प्रबन्ध सम्बन्धी व्यापक योजना तैयार कर लेने के बाद उपयुक्त रीति द्वारा समंको को संकलित करने का कार्य आरम्भ किया जाता हैं । समंक संकलन का आशय समंकों को एकत्रित करने से हैं तथ्योंएवं सूचनाओं को एकत्रित करने से हैं । जो विभिन्न विधियों के अन्तर्गत प्राथमिक एवं द्वितीयक स्त्रोतों से प्राप्त किये जाते हैं समंकों का संकलन,अनुसन्धान की प्रकृति, क्षेत्र एव उद्देश्य तथा उपलब्ध धन एवं समय पर निर्भर करता है । किसी भी शोध कार्य में समंको के संकलन का बहुत अधिक महत्व होता है । क्योंकि किसी भी शोध कार्य की सफलता समंकों के संकलन पर ही निर्भर करती हैं । समंक दो प्रकार के होते हैं ।

१. प्राथमिक संमक

२. द्वितीयक समंक

१. प्राथमिक समंक

प्राथमिक समंक उन समंकों को कहते हैं जो अनुसंधानकर्त्ता द्वारा पहली बार निश्चित योजना के अनुसार प्रारम्भ से अन्त तक एकत्रित किये जाते हैं ।

'प्राथमिक समंक प्रथम स्तर पर एकत्रित किये जाते हैं तथा इसके सकंलन एवं प्रकाशन का उत्तरदायित्व इसके आंरभिक अधिकारी के ही आधीन होता हैं '

श्रीमती यंग के अनुसार

' प्राथमिक समंक वे समंक है जिन्हें प्रथमवार एक विशेष सांख्यिकी अनुसंधान के उददेश्यों की प्राप्ति के लिए संग्रह किया जाता हैं ।

ग्रेगरी के अनुसार

प्राथमिक संमकों को शोध कार्य हेतु शोधार्थी को वास्तविक अध्ययन स्तर में जाकर विषय से सम्बधित व्यक्तियों से अनुसूची प्रश्नावली या साक्षात्कार की सहायता से एकत्रित किया अथवा निरीक्षण द्वारा प्राप्त करना पड़ता है। इनका संकलन किसी विशेष शोध के कार्य के लिए ही किया जाता हैं और इसीलिए यह समंक उसी शोध कार्य हेतु विशेष उपयोगी होते हैं । इन समंको की जानकारी प्राप्त करने में शोधार्थी को विवेक एवं चतुरता का परिचय देना पड़ता हैं । अन्यथा सभी प्राप्त सूचनाएँ गलत भी हो सकती हैं ।

२. द्वितीयक समंक.

' उन समंकों को कहते हैं जो पहले ही अन्य व्यक्तियों या संस्थाओं द्वारा एकत्रित एवं प्रकाशित किये जा चुके हैं और शोधकर्त्ता केवल अपने शोध कार्य के लिए ही प्रयोग करता हैं । वास्तव में शोधकर्ता द्वारा इन समंको का सकंलन स्वयं नहीं किया जाता हैं बल्कि उसके द्वारा उनका प्रयोग होता हैं इन समंकों का संकलन व्यापारिक संस्थाओं, सरकार के विभिन्न मंत्रालयों एवं अनेक संसाधनों द्वारा किया जाता हैं '

रावर्टसन एवं राइट के अनुसार

वे समंक जिनका किसी अध्ययन हेतु पहले ही लेखन कर लिया गया हो लेकिन अब किसी अनुसंधान कार्यक्रम में प्रयोग किया जा रहा हैं, द्वितीयक समंक होते हैं।[1]

किसी शोध कार्य में इन समंकों के प्रयोग से भौतिकपन की समस्या उपयोगी बनाने के लिए उनका उचित रीति द्वारा सम्पादन करना अनिवार्य होता हैं । इसका प्रमुख कारण यह होता हैं कि इसमें पायी जाने वाली अशुद्धियों को दूर किया जाता हैं द्वितीयक समंकों को प्रकाशित एवं अप्रकाशित स्त्रोतों से प्राप्त किया जाता हैं । परन्तु प्रस्तुत शोध प्रबन्ध में द्वितिय समंकों के प्रयोग के साथ निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात में व्यवहार एवं समस्याएं म०प्र० के सागर सम्भाग के विशेष सन्दर्भ में पता लगाने के लिए प्रत्यक्ष रीति का भी आवश्यकतानुसार प्रयोग करना होगा।

समंक संकलन में प्रयुक्त तकनीक.

प्रत्येक शोध कार्य के लिये समंकों के संकलन में तकनीक का होना अति आवश्यक होता हैं । इसलिये इसे हम शोध कार्य की मूल भूत किया कहते हैं किसी शोध कार्य के लिए जिन सूचनाओं एवं समंकों की आवश्यकता होती हैं । उन्हें जिस विधि से संकलित किया जाता हैं । वे विधियां ही समंक संकलन की प्रयुक्त रीतियॉं होती हैं । चूकि समंक दो प्रकार के होते हैं. प्राथमिक समंक और द्वितीयक समंक अत समंक। संकलन की रीतियों को भी दो भागों में बॉटा जा सकता हैं ।

१. प्राथमिक समंक संकलन की विधि.

शोधकर्ता द्वारा जिन समंकों को स्वयं एकत्रित किया जाता हैं उन्हें हम प्राथमिक समंक कहते हैं । इन समंकों को संकलित करने की विधियों को प्राथमिक समंक संकलन की विधियां कहते हैं । इन समंकों को एकत्रित करने

१- स्रोतः- आगबर्न, कन्सीडरेशन इन चूजिंग प्रोबलम आफ रिसर्च

के लिए शोधार्थी को स्वयं प्रबंधकों से सम्पर्क सथापित करना पड़ा हैं या उसे उस क्षेत्र के अनुभवी व्यक्तियों से सम्बन्ध स्थापित करना पड़े हैं । इस प्रकार के समंकों को संकलित करने की प्रमुख विधि निम्न प्रकार है.

अ. प्रत्यक्ष व्यक्तिगत अवलोकन विधि.

इस विधि के अन्तर्गत शोधार्थी को स्वमं ही घटना स्थल पर उपस्थित रहकर उन व्यक्तियों से सम्बन्ध स्थापित करना पड़ता हैं । जिनसे सूचनाऐं प्राप्त करनी हैं । यदि अनुसंधान का क्षेत्र छोटा हैं और समंकों को गोपनीय रखना हो तो यह विधि उपयोगी कही जा सकती है । इस विधि में अधिक समय और धन व्यय होता हैं।

ब. मौखिक छानबीन विधि.

यदि अनुसंधान का क्षेत्र अधिक विस्तृत होता हैं तो व्यक्तिगत अवलोकन द्वारा समस्त समंक संकलित नहीं किये जा सकते हैं ऐसी स्थिति में मौखिक छानबीन के द्वारा समंक संकलित किये जाते हैं ।

स. संवाददाताओं से सूचना प्राप्ति.

इस विधि में शोधकर्ता द्वारा विभिन्न स्थानों पर कुछ विशेष व्यक्ति नियुक्त कर दिए जाते हैं । जो समय समय पर सूचनाएँ एकत्रित करके अनुसंधान कर्त्ता के पास भेजते रहते हैं । इन्हें संवाददाता कहा जाता हैं । इस रीति का प्रयोग साधारणतः समाचार पत्र पत्रिकाओं द्वारा किया जाता हैं ।

द. सूचनादाताओं द्वारा अनुसूचियाँ भरवाकर सूचना प्राप्ति .

इस विधि में शोधकर्त्ता समस्या से सम्बन्धित प्रश्नों कीएक अनुसूची तैयार करता हैं । फिर अनेक प्रतियाँ तैयार करके उन्हें सूचनादाताओं के पास भेजता हैं । और वे व्यक्ति इन प्रश्नों के उत्तर भरकर एक निश्चित तिथि तक भेज देता हैं । यह विधि ऐसे विस्तृत अध्ययन के लिए उपयुक्त होती हैं जहॉं सूचना देने वाले शिक्षित हैं ।

इ. प्रगणकों द्वारा अनुसूचियॉ भरना.

इस विधि के अध्ययन से सम्बन्धित अनेक बातों को ध्यान में रखकर सम्बन्धित प्रश्नों की एक प्रश्नावली तैयार की जाती हैं । इन प्रश्नावलियों को प्रत्यक्ष रूप से सूचना दाताओं के पास नहीं भेजा जाता हैं । जबकि कुछ कुछ प्रगणक नियुक्त कर दिये जाते हैं जो सूचना दाताओं के पास जाकर स्वयं प्रश्नावलियों को भरते हैं। यह विधि अधिक विस्तृत क्षेत्र लिए उपयुक्त होती हैं और इस रीति में शुद्धता की अधिक सम्भवना रहती हैं क्योंकि अनुभवी प्रगणकों द्वारा ही अनुसंधान का कार्य किया जाता हैं ।

२. द्वितीयक समंक संकलन की विधियॉ.

जैसा कि हम जानते है कि द्वितीयक समंक उन समंकों को कहा जाता हैं जो पहले ही अन्य व्यक्तियों या संस्थाओं द्वारा प्रकाशित किये जा चुके हैं इन समंकों को दो वर्गो में विभाजित किया जा सकता हैं ।

अ. प्रकाशित स्त्रोत.

इसके अन्तर्गत निम्न लिखित स्त्रोंत सम्मिलित हैं ।

१. अन्तर्राष्ट्रीय प्रकाशन .

२. शासकीय प्रकाशन.

३. अर्द्ध सरकारी प्रकाशन.

४. समिति एवं आयोगों के प्रतिवेदन

५. व्यापारिक संस्थाओं के प्रकाशन.

६. विश्वविद्यालयों एवं अनुसंधान संस्थाओं के प्रकाशन .

७. सामाजिक पत्र एवं पत्रिकाएं .

६. अप्रकाशित स्त्रोत.

समय समय पर अनेक संस्थाओं एवं अनुसंधानकर्ताओं द्वारा विभिन्न उद्देश्यों की पूर्ति हेतु सामग्री संकलित की जाती हैं जो कि प्रकाशित नहीं की जाती है । आवश्यकतानुसार इस प्रकार की सामग्री का भी प्रयोग किया जाता हैं ।

४. सांख्यिकीय विश्लेषण.

शोध प्रकिया का यह अत्यन्त महत्वपूर्ण चरण है सांख्यिकी विश्लेषण में शोध से सम्बन्धित तथ्यों का एकत्रीकरण सम्पादन,वर्गीकरणए सारिणीयनए विश्लेषण निवर्चन आदि पहलूओं का अध्ययन किया जाता है शोध प्रकिया के इन विभिन्न चरणों में तथ्यों का संग्रहण, विश्लेषण, निवर्चन आदि के बिना शोध कार्य अधूरा रहता हैं। अतः यह परम आवश्यक है कि शोध प्रकिया को पूर्ण करने के लिए इन विन्दुओं का अध्ययन करना अत्यन्त आवश्यक हैं ।

१. तथ्यों का संग्रहण.

यह शोध प्रकिया का प्रथम चरण है । इसके अन्तर्गत शोधकर्ता विभिन्न उपकरणों तथा प्रविधियों की सहायता से अपने विषय से सम्वन्धित समंकों का संकलन करता हैं । शोधकर्ता द्वारा संकलित की गई सामग्री जितनी अधिक विश्वसनीय होगी अध्ययन के द्वारा उतने ही अधिक वैज्ञानिक और उपयोगी निष्कर्ष निकालना सम्भव हो जाता हैं । इसके लिए यह आवश्यक हैं कि समंकों को पक्षपात रहित होकर एकत्र किया जाए क्योकि इसके आधार पर ही शोध के निष्कर्ष ज्ञात किए जाते हैं ।

शोधकर्ता के लिए वास्तविक सूचना या तथ्यों के बिना सामाजिक अनुसंधान वास्तव में एक अपंग प्राणाी की भांति हैं । शोध की सफलता के लिए शोधकर्ता वास्तविक एवं सही सूचनाए प्राप्त करने के लिए न केवल व्यक्तिगत सम्पर्क की आवश्यकता होती है बल्कि सूचनादाताओं से मेल जो भी करना होता हैं । जिससे सूचना दाता बिना किसी हिचक के निष्पक्ष एवं सही सूचनाएं देने के लिए तैयार हो जावे तथा वे किसी तथ्य को छुपाये बिना समय समय पर आवश्यक सूचनाएं उपलब्ध कराते रहें । समय समय पर इनकी विश्वसनीयता

की जॉच करना आवश्यक हैं ।

प्रस्तुत शोधकर्त्ता के शोध प्रबन्ध का विषय निश्चित होने के बाद शोधार्थि ने सम्भागीय कार्यालय सागर म०प्र० राज्य सड़क परिवहन निगम एवं अन्य जिलों के कार्यालयों में जाकर उनके अधिकारियों एवं कर्मचारियों से सम्पर्क स्थापित करके उन्हें शोध प्रबन्ध के उद्देश्य से अवगत कराया।

जिससे वे अध्ययन से सम्बन्धित जानकारी देने के लिए तैयार हुए इसके अतिरिक्त अपने अध्ययन कोपूर्ण करने के लिए शोद्यार्थी द्वारा म०प्र० राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा प्रकाशित परिचालन लेखे, वार्षिक प्रतिवेदन मुख्यालय भोपाल से सम्पर्क स्थापित कर प्राप्त किये। इसके अतिरिक्त केन्द्रीय सड़क परिवहन शोध एवं प्रशिक्षण संस्थान पुणे द्वारा प्रकाशित प्रतिवेदनों आदि का भी उपयोग किया गया है। चूंकि ये प्रतिवेदन अंकेक्षित है अतः पूर्ण विश्वनीय माना गया हैं । शोधार्थी ने अपने शोध प्रबन्ध में वार्षिक प्रतिवेदनों तथा अन्य अप्रकाशित अभिलेखों से भी तथ्यों का संकलन किया ।

२. सम्पादन कार्य.

समंकों का संकलन करने के पश्चात शोध का अगला चरण शोधकर्ता द्वारा जिन तथ्यों का संग्रह किया गया उस सामग्री का सम्पादन करना है लेकिन उनमें कुछ तथ्य जो अशुद्ध तथा अनुपयोगी भी हो सकते हैं । इसलिए समंकों का सूक्ष्म निरीक्षण करके उनमें उपस्थित अशुद्धियों त्रुटियों तथा अपूर्णताओं को यथासम्भव अलग कर दिया जाता है। इसके लिए यह आवश्यक है विभिन्न सूचनाओं की सघन जांच करके अनावश्यक तथ्यों को निकाल दिया जाए तथा उपयोगी सूचनाओं को क्रमबद्ध रूप से व्यवस्थित किया जाए जिसमें उनके विश्लेषण से शुद्ध परिणाम ज्ञात हो सकें ।

३- सामग्री का वर्गीकरण-

शोध में समकों का उचित प्रस्तुतीकरण बहुत आवश्यक है इसलिए संकलित सामग्री में से उपयोगी सूचनाओं का अध्ययन करने के पश्चात उन्हें

संक्षिप्त रूप में प्रस्तुत करने हेतु उनका वर्गीकरण किया जाता है । जिससे संकलित की गयी अव्यवस्थित सामग्री को समानताओं एवं विभिन्नताओं के आध- ाार पर कुछ निश्चित वर्गो मे प्रस्तुत किया जा सके । निश्चित वर्गों में विभाजित कर लेने से सूचनाओं का रूप सरल एवं छोटा हो जाता है तथा उन्हें समझना तथा उन्हें आगामी चरणों मे प्रयोग कर सकना आसान हो जाता है प्रस्तुत शोध प्रबन्ध के अध्ययन हेतु शोधार्थी ने जिन तथ्यों को संकलित किया है । उन्हें उनकी प्रकृति के आधार पर विभिन्न तालिकाओं में अपने शोध प्रबन्ध में यथासम्भव व्यवस्थित किया है ।

४- सामग्री का सारिणीयन-

संकलित सामग्री का वर्गीकरण करने के पश्चात उसे अधिक स्पष्ट तुलनीय एवं बोधगम्य बनाने के लिए सारिणीयन करना भी आवश्यक है। सारणीयन संख्यात्मक तथ्यों को संक्षिप्त एवं क्रमबद्ध रूप में प्रस्तुत करने की क्रिया है । जिससे उनका विश्लेक्षण एवं निर्वचन सरलता पूर्वक किया जा सके। इस समबन्ध में कॉर्नर ने कहा है कि सारणीयन किसी विचाराधीन समस्या को स्पष्ट करने के उद्देश्य से किया जाने वाला संख्यात्मक तथ्यों का क्रमबद्ध पूर्ण सुव्यवस्थित प्रस्तुतीकरण है। इसलिए अध्ययन को पूर्ण बनाने की दृष्टि से सम्बन्धि अध्यायों के तथ्यों को सारणीयनों के रूप मे प्रस्तुत किया गया है।

तथ्यों का विश्लेषण व निर्वचन –

विभिन्न विधियों से प्राप्त तथ्यों का विश्लेषण और निर्वचन करना प्रत्येक शोध का महत्वपूर्ण चरण है । सामाजिक शोध में तथ्यों का संकलन के लिए चाहे किसी भी विधि को प्रयुक्त किया जाये संकलित तथ्य इतने असम्बद्ध विखरे हुए और जटिल रूप में होते है इन्हें सरलता से समझना एवं तर्कपूर्ण एवं व्यवस्थित रूप से निष्कर्षो को प्राप्त कर सकना प्रायः एक कठिन कार्य होता है। अतः यह परम आवश्यक है कि अव्यवस्थित तथ्यों को उनके विभिन्न गुणों के आधार पर भलीभंति सम्पादित करके एवं उन्हें विभिन्न श्रेणियों तथा सारणियनों में विभक्त कर उनका विश्लेषण व निवार्चन किया जाए । शोधकर्ता विभिन्न

तथ्यों व घटनाओं के मध्य कार्य कारण सम्बन्ध के बारे में जानकारी प्राप्त करता है तथा अपनी बौद्धिक कल्पनाओं, अनुमानों एवं तार्किक शक्ति के द्वारा तथ्यों का विश्लेषण एवं निर्वचन कर ज्ञान को प्राप्त करता है अपने ज्ञान को परिमार्जित करता है ।

अध्याय तृतीय

मध्य प्रदेश में सड़क परिवहन का इतिहास एवं राष्ट्रीयकरण

१.मध्य प्रदेश में सड़क परिवहन का इतिहास एवं राष्ट्रीयकरण

म.प्र. में सड़क परिवहन का इतिहास– वर्तमान मध्य प्रदेश राज्य की स्थापना सन १९५६ में पुराने मध्य प्रदेश के महाकौशल भाग तथा पूर्व में कहलाये जाने वाले मध्यभारत विंध्यप्रदेश और भोपाल राज्यों को मिलाकर की गयी थी । इनमें से अंतिम तीनों राज्यों में मुख्यतः वे क्षेत्र सम्मिलित थे जो स्वतंत्रता के पूर्व भारतीय देशी रियासतों के अंतर्गत थीं । वर्ष १९५६ से कई वर्षो तक इन विभिन्न भागों की प्रशासनिक सेवाओं के सम्मिलन की प्रक्रिया चलती रही जिसमें अनेक कठिनाइयां भी थी । यात्री सड़क परिवहन के क्षेत्र भी इन अलग–अलग भागों में विद्यमान व्यवस्था का सम्मिलन होना आवश्यक था ।

महाकौशल क्षेत्र में मुख्य रूप से सेन्ट्रल प्राविन्सेज रोड़ ट्रांसपोर्ट सर्विसेज तथा मध्य भारत क्षेत्र में मख्य रूप से मध्य भारत रोड़ बेज के द्वारा यात्री सड़क यातायात का संचालन किया जाता था । विंध्यप्रदेश तथा भोपाल क्षेत्र में यात्री सड़क यातयात पूर्णतः निजी क्षेत्र के हाथ में था । महाकौशल और मप्र क्षेत्र में भी उपरोक्त सरकार प्रचलित सड़क यातायात व्यवस्था के अतिरिक्त निजी यात्री सड़क सेवायें प्रचालित थी । क्षेत्र फल की दृष्टि से मध्य प्रदेश राज्य देश का सबसे बड़ा राज्य है यह देश के मध्य में स्थित होने के साथ–साथ इसकी सीमायें ७ अन्य राज्यों से जुड़ी हुई हैं । इस राज्य की लगभग ८० प्रतिशत जनसंख्या गांवों में रहती है । इसके साथ ही आदिवासियों की एक बड़ी संख्या इस राज्य में है । राज्य की जनसंख्या में आदिवासियों का अनुपात लगभग १/५ है । आबादी की दृष्टि से मध्यप्रदेश राज्य कादेश में छटवां स्थान है । बड़ा क्षेत्रफल और गांवों में बिखरी हुई आबादी को एक सूत्र में बांधने के लिये यातायात का महत्वपूर्ण स्थान है । सात राज्यों से सीधी सीमायें जुड़े होने कारण अंतर्राष्ट्रीय यातायात की भी आवश्यकता और संभावनायें बहुत अधिक हैं।

इस राज्य का एक बड़ा भाग पर्वतीय है और इनमें अनेक नदियां और जंगल भी हैं । मध्य प्रदेश में बड़ी–बड़ी नदियों जैसे ताप्ती, बेतबा, चम्बल और महानदी इत्यादि हैं लेकिन इन नदियों का पहाड़ी होने के कारण इनका

जल यातायात के लिये कोई उपयोग नहीं किया जा रहा है । आर्थिक दृष्टि से संपन्न होने की संभावनायें होते हुये भी इस राज्य के व्यक्तियों की औसत आय अन्य राज्यों की तुलना में बहुत कम है । इस राज्य का एक बड़ा भाग पर्वतीय होने के कारण रेल्वे लाइनों को बिछाना व्यय साध्य है। इसी कारण से इस राज्य में रेलवे सेवायें बहुत ही कम है । वास्तव में देखा जाये तो राज्य में मुख्य रूप से वे ही रेलवे लाइनें बिछाई गयी हैं जो देश के बड़े शहरों को जोड़ने के लिये आवश्यक थीं और जिनका मध्य प्रदेश से होकर बनाया जाना अनिवार्य था। राज्य क विभिन्न नगरों के बीच आंतरिक यातायात के लिये भी रेलवे सेवायें उपलब्ध नहीं है । इसका महत्वपूर्ण कारण यह रहा है कि जहां एक ओर रेलवे लाइनों के बिछाने की लागत अधिक है वहीं आबादी का घनत्व कम होने के कारण और आर्थिक पिछड़ेपन के कारण रेलवे सेवाओं को लाभ पर लाये जाने की आशा नही की जा सकती । प्रदेश का औद्योगिक विकास अपेक्षाकृत कम होने के कारण माल यातायात से भी अधिक आय प्राप्त करने की आशा नहीं की जा सकती । यह भी सत्य है कि रेलवे लाइनें संबंधित क्षेत्रों के विकास में सहायक होती है तथा लाभार्जन ही रेलवे लाइन बिछाने के लिये एक मात्र मान दण्ड नही हो सकता है । इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुये मध्य प्रदेश राज्य सरकार द्वारा केन्द्रीय सरकार पर राज्य में नई रेलवे लाइनें बिछाने के लिये बारबार दबाव–डाला जाता रहा है । रेलवे लाइनों का विस्तार एक व्यय साध्य और धीमी प्रक्रिया है तथा राज्य सरकार के आग्रह के बाद भी प्रदेश में रेलवे लाइनों के विस्तार को रेलवे के विकास कार्यक्रम में कोई महत्वपूर्ण स्थान प्राप्त नहीं हो सका है । इस तथ्य को ध्यान में रखें तो ऐसा प्रतीत होता है कि मध्-य प्रदेश में आने वाले कुछ दशकों तक सड़क यातायात एक सबसे महत्वपूर्ण यातायात का साधन बना रहेगा ।

जैसा कि सर्वविदित है कि वर्तमान मध्यप्रदेश राज्य का गठन १ नवम्बर १९५६ को महाकौशल, मध्यभारत एवं भोपाल राज्यों को मिलाकर किया गया । इनमें से महाकौशल और मध्यभारत को छोड़कर अन्य सम्मिलित किये गये क्षेत्रों में राष्ट्रीयकृत परिवहन का नामोनिशान तक नहीं था । ये क्षेत्र मूलरूप से छोटे–छोटे देशी राज्यों को मिलाकर बनाये गये थे जिनमें परिवहन नीति के

सम्बन्ध में कोई समानता नहीं थी ।

१ नबम्बर १६५६ को नये मध्य प्रदेश का निर्माण हुआ । क्षेत्रफल की दृष्टि से मध्यप्रदेश भारत का सबसे बड़ा राज्य है । भारत के मध्य में स्थित होने कारण अधिकांश क्षेत्र पहाड़ी है तथा अन्य परिवहन साधनों के अभाव के कारण ही मध्यप्रदेश में सड़क परिवहन अत्यन्त महत्वपूर्ण है । १६१६–१७ में महाराजा माधवराव सिंधिया ने ग्वालियर में ग्वालियर ट्रस्ट लिमिटेड के नाम से एक सड़क उपक्रम चालू किया। उस समय संपूर्ण भारत में इस प्रकार का कोई सड़क परिवहन उपक्रम स्थापित नहीं हुआ था । ग्वालियर ट्रस्ट लिमिटेड सर्वप्रथम ग्वालियर रेलवे स्टेशन से मुरार के मध्य नगर सेवा के रूप में सड़क परिहवन सेवा का शुभारम्भ किया । ग्वालियर ट्रस्ट लिमिटेड ने उज्जैन एवं धार क्षेत्र, महू आगर, सोनकक्ष, सरदारपुर आदि को अपनी सेवाओं से जोड़ा । दिल्ली और देहरादून क्षेत्रों के अतिरिक्त ग्वालियर एवं नार्दन इण्डिया ट्रांसपोर्ट कम्पनी (जी. एन.आई.टी) ने अपनी सेवाओं का विस्तार मध्य भारत के सभी स्थानों पर कर दिया । बड़बानी तथा रतलाम राज्यों में इस कम्पनी का एकाधिकार था और इसके साथ ही साथ धार राज्य में आर्थिक एकाधिकारी जी.एन.आई.टी कम्पनी की उन सेवाओं को जो भूतपूर्व ग्वालियर राज्य एवं मध्यभारत क्षेत्र में क्रियान्वित थी को इस कंपनी से अलग कर दिया और ग्वालियर राज्य के एक व्यावसायिक संस्थान के रूप में जी.सी.आई.टी. के रूप में कार्य करने लगी । मध्य भारत की स्थापना के बाद जी.सी.आई.टी का नाम बदलकर मध्य भारत रोडवेज कर दिया गया तथा बाद में १ नबम्बर १६५६ को नये मध्यप्रदेश की स्थापना के बाद यह उपक्रम म.प्र. सरकार के वाणिज्य उद्योग मंत्रालय के अधीन एक सरकारी संस्था के रूप में अपनी सेवायें प्रदान करता रहा । राज्य सरकार की अधिसूचना क्रमांक १५४०२–३७८६/ १/सी तारीख २३.६.६० द्वारा राज्य के उत्तरी क्षेत्र में व्यावरा तक १०१ मार्गों पर यात्री सड़क परिवहन का एक जनवरी १६६१ से राष्ट्रीयकरण किया गया । मई १६६२ में मध्यभारत रोड़वेज का मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने अधिग्रहण कर लिया ।[1]

१- स्रोतः गुप्ता एवं शर्मा, भारत में परिवहन, पृष्ठ ३६३

१६४५ में स्थापित सी.पी.टी.एस. तथा मध्यभारत रोड़वेज को मिलाकर मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थापना हुई । सड़क परिवहन अधिनियम १६५० की अधिसूचना क्रमांक ६७०७/१५२६/१/सी दिनांक १६ मई १६७२ के अधीन २१ मई १६७२ को मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थापना हुई । स्थापना के समय निगम की पूंजी २०४.६७ लाख रूपये १२ डिपो २ सम्भाग १७ उपडिपो ३६१ मार्ग ७०२ बसें ४०१२ कर्मचारी तथा २ सम्भागीय कर्मशालायें थी । निगम द्वारा १,१६,८७७ प्रतिदिन कि.मी. तथा ४१४२४ कि.मी. मार्गों पर सड़क परिवहन सेवायें उपलब्ध करायी जा रहीं थी ।[२]

२. मध्य प्रदेश में सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण-

वर्तमान युग आर्थिक प्रतिद्वन्दता का युग है । उद्योग के किसी भी क्षेत्र में अनैतिक रूप से गलाकाटने वाली प्रतियोगिता कभी भी वांछनीय नहीं है । भारत में रेल और सड़क परिवहन के मध्य इस घृणित प्रतियोगिता की ज्वाला को शीघ्र महसूस किया जा सकता है । मध्य प्रदेश में सड़क यातायात के राष्ट्रीय संस्थानों द्वारा यात्री परिवहन सेवा की कुछ ही प्रतिशत सेवायें विद्यमान हैं जबकि शेष अभी भी निजी संस्थानों के हाथो में हैं माल परिवहन सेवाओं पर पूरा स्वामित्व लगभग निजी संस्थानों के हाथों में हैं । सड़क यातायात पुर्नगठन समिति १६५६ ने लिखा है कि इस क्षेत्र में ज्यादातर चालक अकुशल व्यक्ति हैं जिनमें उच्चकोटि की शैक्षणिक योग्यता और संचालन योग्यता का अभाव है । पर्याप्त संसाधनों के अभाव में वे बहुत अधिक कठिनाइयों और कुछ हद तक पुलिस एवं अधिकारियों द्वारा दमन के शिकार बनते हैं । लगातार बड़े व छोटे संचालक अनुमति और सुविधाऐं प्राप्त करने के चक्कर में घूमते रहते हैं और बहुत कुछ बेहतरीन ढंग से कार्य करते हैं । इसी दृष्टि से केन्द्रीय सरकार ने सड़क यातायात निगम कानून १६४८ पारित किया जिसमें प्रान्तीय सरकार को सड़क सेवा के संगठन का अधिकार प्रदान किया जाता है । इस कानून में बाद में सन् १६५० में संशोधन किया गया । इसके अतिरिक्त केन्द्रीय सरकार ने

२- स्रोत- रिपोर्ट, आफ दि कमेटी ऑफ नेशनलाइजेशन आफ रोड ट्रांसपोर्ट इन मध्यप्रदेश १९९४

प्रान्तीय सरकारों से एक त्रिसूत्रीय योजना की सिफारिश की थी । इस योजना के अनुसार भारतीय प्रान्तो में प्रान्तीय सम्मिलित पूंजी लगाने वाले निगमों को गठित किया जाना था । जिसमें निम्नलिखित की भागीदारी होना सुनिश्चित किया गया ।

१. भारतीय रेलवे

२. मोटर बस संचालक

३. प्रान्तीय सरकार

इस भागीदारी मे ३५ प्रतिशत पूंजी भारतीय रेलवे द्वारा विनियोग की जानी थी ३० प्रतिशत राज्य के बस संचालकों द्वारा तथा ३५ प्रतिशत प्रान्तीय सरकारों द्वारा पूंजी सड़क परिवहन में विनियोग की जानी थी । यदि बस संचालक अपनी हिस्सेदारी का भुगतान नगद रकम में नहीं कर सकते तो उनकी बसें यदि वे अच्छी अवस्था में हैं रकम के स्थान पर स्वीकार की जा सकती है।

ऐसे निगम भारत के सभी प्रान्तों में गठित किये जाने थे और उनसे प्राप्त लाभ की हिस्सेदारी में उनकी लागत पूंजी के अनुपात में बांट दी जायेगी। यह योजना सफल न हो सकी क्योंकि निजी बस चालकों ने यह विचार किया कि यह घाटे की सौदा है । इन चालकों ने यह सोचा कि रेलवे की स्थिति सुविधाजनक होने के कारण उनकी बात कभी न मानी जायेगी । निजी संचालकों के वाहनों का मूल्यांकन बहुत कम किया गया । लेकिन सड़क यातायात का भारतीय राष्ट्रीयकरण गणसामान्य नागरिकों का मत है । राष्ट्रीयकरण के पक्ष में है और कुछ का इसके विपक्ष में। श्री ए.डी. गोखला कहते हैं कि वे बातें अब गुजर चुकी जबकि व्यापार कुछ चुने हुए लोगों के हाथों में था और सरकार उनके कामों में हस्तक्षेप नहीं करती थी ।

अतएव इस समस्या पर विचार करना अत्यंत आवश्यक हो गया है कि परिवहन के क्षेत्र में राज्य का क्या योगदान है इस सम्बन्ध में यह कहना अनुचित न होगा कि जहां तक रेलवे परिवहन का सम्बन्धहै उनका पूर्ण राष्ट्रीकरण करना उचित ही हुआ है । इसका प्रमुख कारण यह था कि भारत सरकार को रेलवे परिवहन के संचालन का काफी अनुभव है और व्यवस्थाकी

दृष्टि से उनका कार्य सन्तोषजनक रहा है । परन्तु सड़क परिवहन के विषय में ऐसी बात कहने में संकोच होता है कि सड़क परिवहन का पूर्ण राष्ट्रीयकरण जनसाधारण के हितों के विरूद्ध होगा । १८ मार्च १९४८ को अखिल भारतीय मोटर संघ कांग्रेस में भाषण देते हुए मध्य प्रदेश के तत्कालीन राज्यपाल डॉ. पट्टामि सीतारमैया ने इन शब्दों में सड़क परिवहन के पूर्ण राष्ट्रीयकरण के प्रस्ताव की कडी आलोचना की थी कि राष्ट्रीयकरण के लिए भारत सरकार आज पूर्णतया अनुभवी नहीं कही जा सकती इस कार्य के लिए अनेक दृष्टियों से हम अभी अपरिपक्व हैं । सड़क परिवहन में हस्तक्षेप करने के पहले ऐसे अनेक अत्यन्त आवश्यक कार्य हैं जिन्हें राष्ट्र हित के दृष्टिकोण से भारत सरकार को पहले सम्पन्न करना चाहिए । सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में मसानी जी का सुझाव था कि सड़क परिवहन पर राज्य सरकार का केवल नियत्रंण रहना चाहिए और वास्तव में यही उचित है ।

भारत में सड़क परिवहन में राष्ट्रीकृत यात्री वाहनों की संख्या निम्न तालिका द्वारा प्रदर्शित की जा रही है –

तालिका क्रमांक-१

यात्री वाहनों का राष्ट्रीयकरण (राज्यवार)

राज्य	बसों की कुल संख्या	राष्ट्रीयकृत बसों की संख्या	सार्वजनिक क्षेत्र में प्रतिशत
१- असम	२७००	४८७	१८.१
२- आंध्र प्रदेश	७१००	२६३५	३७.१
३- बिहार	४,६००	१४३५	३१.२
४- गुजरात	६३६२	४,९८७	७८.४
५- केरल	६८४०	१,६९५	२४.८
६- मध्य प्रदेश	५,२२५	१,९७७	३७.८
७- महाराष्ट्र	१०,२३४	८,२५१	८०.६
८- मैसूर	७,३३१	३,२७२	४४.६
९- तमिलनाडु	१०,८२०	२,८९१	२२.८
१०- नागालैण्ड	१४०	१२२	८७.१
११- उड़ीसा	२,१८१	७२८	३३.४
१२- पंजाब	२,७८०	१८६६	६७.१
१३- राजस्थान	७९००	७२४	९.२
१४- उत्तर प्रदेश	८१५०	४२८८	५२.६
१५- पश्चिम बंगाल	९०६०	१,४६९	१६.२
१६- हिमाचल प्रदेश	८१६	६१८	७५.७
१७-ए एण्ड एन इजलैण्ड्स	३१	२५	८३.४
१८- दिल्ली	३,३२६	१,३३८	४०.२
१९- गोवा, दमन दीप	८७२	-	-
२०- चंडीगढ़	२००	५३	२६.५
२१- पांडिचेरी	१०३	-	-
२२- मणिपुर	२४२	७३	३०.२
२३- त्रिपुरा	२६९	-	-

स्रोतः- स्टेट ट्रांसपोर्ट न्यूज जुलाई १९९५

३- राष्ट्रीयकरण के पक्ष और विपक्ष में तर्क

सड़कों के स्वामित्व का प्रश्न बहुत ही विवादास्पद रहा है। सड़कों पर स्वामित्व सरकार का हो या प्राइवेट उपक्रम का अथवा सड़कों का राष्ट्रीयकरण हो अथवा नहीं इस विषय में परस्पर विरोधी विचार प्रकट किये गये हैं। थोड़े से ही लोग हैं जो कि सड़क परिवहन के पूर्ण राष्ट्रीयकरण के पक्ष में है उनकेविचार से पूर्ण राष्ट्रीयकरण निम्नलिखित कारणों से आवश्यक है।

राष्ट्रीयकरण के पक्ष में तर्क

राष्ट्रीयकरण के पक्ष में निम्न तर्क दिये जा सकते हैं-

१- सस्ता परिवहन

सड़क परिवहन पर यदि राज्य सरकार का पूर्ण स्वामित्व एवं नियंत्रण स्थापित हो जाए तो परिवहन सस्ता एवं निचली दर पर जनता को उपलब्ध हो सकेगा। इसका प्रमुख कारण यह है कि राज्य की अपेक्षा अन्य लोगों का उद्देश्य सेवा-भाव नहीं पैसा कमाना है। निजी बस आपरेटर जनता की सुख सुविधा का ध्यान नहीं रखते हैं उनका तो केवल एक ही ध्येय रहता है कि लाभ में अधिक से अधिक वृद्धि हो।

२- सुविधाएं तथा दरों में स्थिरता

सड़क परिवहन निगम के राष्ट्रीयकरण से यह निश्चित है कि जन साधारण की सुविधाओं में वृद्धि होगी। परिवहन की दरों में भी स्थिरता रहेगी क्योंकि अन्य लोगं की भांति ऐसी दशा में प्रतियोगिता की भावना का पूर्णरुपेण अभाव रहेगा। निजी परिवहन आपरेटरोंद्वारा सुविधाओं तथा दरों में स्थिरता प्रदान नहीं की जा सकेगी क्योंकि उनका उद्देश्य मात्र लाभ कमाना है।

३- सड़क परिवहन कर्त्ता का ही सड़क मालिक भी होना

सड़क परिवहनकर्त्ता और सड़कों का मालिक एक ही नहीं होते, जिसके कारण दोनों केहितों में विभिन्नताएं पायी जाती हैं। तभी तो सड़क परिवहनकर्ताओं को शिकायत

रहती है कि सरकार सड़क निर्माण कार्यक्रमों में परिवहन की मांग का ध्यान नहीं रखती है और सीमित साधन अलाभकर योजनाओं पर बर्वाद कर देती है। सड़कों की दशा खराब होने से वाहनों की मरम्मत टूट-फूट में वृद्धि हो जाती है जिसके परिणामस्वरूप उनके किराये-भाड़े में वृद्धि हो जाती है। परन्तु सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण इस अप्रिय स्थिति को समाप्त कर देता है क्योंकि सड़क परिवहनकर्ता और सड़कों का मालिक एक ही राज्य बन जाता है।

४- सड़क परिवहन का विकास

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण के साधनों में विशेष वृद्धि होगी। निजी लोग तो मोटर इत्यादि केवल उन्हीं स्थानों में चलाने के लिये प्रोत्साहित होते हैं जहां उनको अधिक लाभ की आशा प्रतीत होती है। परन्तु हानि की जरा सी भी आशंका होती है उधर निजी बस आपरेटर कभी मुड़कर भी नहीं देखते हैं। उदाहरण के लिये कम जनसंख्या के गांवों में अथवा ऐसे स्थानों में जहां आने जाने के लिये पुल आदि की आवश्यकता पड़े ऐसे स्थलों पर सड़क परिवहन की सुविधा केवल राज्य सरकार द्वारा ही उपलब्ध करायी जा सकती है।

५- कार्य कुशलता

राज्य सरकार द्वारा यदि कोई कार्य संचालित होता है तो यह कार्य अन्य लोगों की अपेक्षा अधिक अच्छा एवं कम समय में हो जाएगा। जन साधारण के कल्याण की अधिक संभावना सरकार द्वारा कार्य करने पर रहती है। राज्य द्वारा समस्तकार्य नियमित ढंग एवं कुशलता से होते रहते हैं। इसके अतिरिक्त सरकार यह भी ध्यान रखती है कि सड़क पर दौड़ने वाली गाड़ियां ही नहीं बल्कि सड़कों की दशा भी अच्छी रहे। सरकार द्वारा सड़कों की समय-समय पर मरम्मत होती रहती है तथा यथा समय सड़कों का विकास भी होता है। यह विशेष लाभ इसलिये होता है क्योंकि सड़क पर चलने वाली गाड़ियों तथा सड़क दोनों का स्वामी एक ही होता है।

६- सुंदर व्यवहार

राष्ट्रीयकरण के अभाव में मोटर गाड़ियां इत्यादि के चलवाने वाले अपने नौकरों के साथ न्यायोचित व्यवहार नहीं करते उनके स्वास्थ्य एवं उनकी कार्यक्षमता पर वे ध्यान

नहीं देते वे तो अपने लाभ की ही चिंता रखते हैं। इसलिये सेवक श्रमिकों से अधिकाधिक कार्य लेने का प्रयत्न करते हैं। मेले अथवा नुमाइश के समय तो एक दिन में १५ घंटे से भी ज्यादा कार्य करते हैं जिससे कि उनके लाभ में वृद्धि हो। सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से यह प्रथा अवश्य दूर हो जाएगी। श्रमिकों का कार्यकाल निश्चित कर दिया जाएगा तथा उनकी कार्य करने की दशाओं में भी उन्नति होगी तथा वे आम जनता से सुंदर व्यवहार करेंगे।

७- पूंजी प्राप्त करने में सुविधा

सड़क परिवहन के विकास एवं विस्तार के लिये प्रति वर्ष एक विशाल पूंजी की आवश्यकता पड़ती है। जिसे प्राप्त करना प्राइवेट कंपनियों के लिये बहुत कठिन कार्य होता है परन्तु एक राष्ट्रीयकृत सड़क अनुकूल दरों पर द्रव्य उधार ले सकतीहै, स्थायी मार्ग बनने के लिये सस्ती दरों पर भूमि प्राप्त कर सकती है तथा स्टाफ क्वाटर्स एवं स्टेशन भवन आदि का निर्माण करने के लिये भूमि की पर्याप्त व्यवस्था कर सकती है।

८- राष्ट्रीय सुरक्षा

राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से राज्य की सड़क प्रणाली का एक कुशल एवं समन्वित नियंत्रण में होना आवश्यक है। सीमांत सड़कों का सामरिक महत्व भी बहुत अधिक होता है। राष्ट्रीय संकट कालमें फौजें व सामग्री तत्काल पहुंचाई जा सकती हैं। निजी कंपनियांइन परिस्थितियों का सामना इतनी कुशलतापूर्व एवं शीघ्रता से नहीं कर सकती हैं क्योंकि उनका प्रबंध अलग-अलग होता है। केवल राष्ट्रीय सुरक्षा के उदेश्य को पूर्ण कर सकती है।

९- परिवहन समन्वय

परिवहन के विभिन्न साधनों से अधिकतम संतुष्टि प्राप्त करने के लिये यह आवश्यक है कि उसमें समन्वय स्थापित किया जाए। समन्वय तभी स्थापित हो सकता है जबकि उनका स्वामित्व एवं संचालन सरकार के हाथों में हो क्योंकि जनता के लाभार्थ उनके संचालन में कोई भी परिवर्तन करना सरल हो जाता है।

१०- संचालन में मितव्ययता

राष्ट्रीयकरण के पश्चात छोटी-छोटी इकाइयों को मिश्रित करके बड़ी एवं आर्थिक क्षेत्र की सड़कों की स्थापना कीगयी, इस प्रकार सेवाओं की दोबारगी बच जाती है तथा स्टॉफ व विज्ञापन आदि के व्यय कम हो जातेहैं। राष्ट्रीयकृत व्यवस्था में विभिन्न सेवायें संयुक्त रूप से संचालित की जा सकेंगी, जिससे उनमें आपरी प्रतिस्पर्धा दूर होकर संयोग जनित अनेक बाह्य एवं आंतरिक मितव्ययिताओं का लाभ भी होगा।

११- अनुचित भेदभाव का निवारण

व्यक्ति एवं वस्तुओं के साथ अनुचित भेद-भाव भी नहीं होने पाता जो कि प्राइवेट स्वामित्व के अंतर्गत प्रायः होता है। दरों को इस प्रकार समायोजित किया जाता ह ऐकि जनसंख्या का विकेंद्रीयकरण हो, राष्ट्र के औद्योगीकरण को बढ़ावा मिले।

१२- उन्नत सेवायें

चूंकि राष्ट्रीयकृत सड़क को पूंजी का अभाव नहींहोता है। इसलिये वह संयंत्र व साज सामान का आधुनिकीकरण करने तथा तकनीकि विशेषज्ञों की सेवा का लाभ उठाने में समर्थ होती है। बसों में बैठने के लिये अधिक आरामदायक सीटों की व्यवस्था की जाती है। गाड़ियों की गति बढ़ाई जाती है, दुर्घटनाओं की रोक थाम के लिये सुरक्षा उपाय किये जाते हैं तथा भीड़-भाड़ को कम करने के लिये अधिक बसें चलायी जाती हैं। ये सभी बातें निजी स्वामित्व के प्रबंध में दुर्लभ हैं।

१३- कल्याण कार्य

निजी स्वामित्व के अंतर्गत अंशधारियों को लाभांशों के वितरण की उपेक्षा कर दी जाती है परन्तु राष्ट्रीयकरण के अंतर्गत सरकार एवं सड़क कर्मचारियों के मध्य संबंधों के सुधार पर अधिक ध्यान दिया जाता है। कर्मचारियों के वेतन वृद्धि व भत्तों में वृद्धि की जाती है तथा कार्यदशाओं में सुधार किया जाता है।

१४- उपेक्षित क्षेत्रों का विकास

निजी कंपनियां केवल उन्हीं क्षेत्रों में सेवा व्यवस्था करती है जहां उन्हें लाभ की पर्याप्त संभावनाएं नजर आती हैं। इसलिये एक विशाल राष्ट्र में कुछ क्षेत्र अविकसित व

उपेक्षित रह जाते हैं तथा आर्थिक विकास की दृष्टि से पिछड़ जाते हैं परन्तु इसके विपरीत राष्ट्रीयकरण की योजना के अंतर्गत राष्ट्र के प्रत्येक भाग को सड़क सेवा का लाभ प्राप्त होता है क्योंकि सड़क परिवहन जन उपयोगी सेवा होने के कारण अधिक से अधिक क्षेत्रों को इसका लाभ प्रदान करने का प्रयास किया जाता है और कोई भाग उपेक्षा की दृष्टि से नहीं देखा जा सकता है।

राष्ट्रीयकरण के विपक्ष में तर्क

जो लोग राष्ट्रीयकरण की विचारधारा के विरुद्ध हैं वे लोग राज्य का हस्तक्षेप न करनें की दलील देते हैं। राष्ट्रीयकरण के विपक्ष में निम्न तर्क दियें जा सकते हैं।

१- प्रतिद्वंद्विता का समापन

सड़क परिवहन के पूर्ण राष्ट्रीयकरण से सबसे बड़ी हानि यह होगी कि जो प्रतिद्वंदिता की भावना रहती है उसका समापन हो जाएगा। वैसे तो प्रतिद्वंद्विता की भावना अच्छी नहीं कही जा सकती है परन्तु स्वस्थ प्रतिद्वंद्विता की भावना से अधिकतर सुधार एवं उन्नति संभव हो सकती है। प्रतिद्वंद्विता से अनुसंधान करने तथा विकास करने के लिये प्रोत्साहन मिलता है। नवीन तकनीकि आविष्कार होते हैं और कार्य क्षमता को बढ़ावा मिलता है। राष्ट्रीयकरण होने से यह लाभ असंभव हो जाते हैं।

२- सेवा युक्तों से संबंध

राष्ट्रीयकरण से दूसरी हानि यह होती है कि यदि राज्य सरकार किसी वस्तु का स्वामित्व एवं नियंत्रण अपने हाथ में कर ले तो सरकार तथा सेवा युक्तों के पारिस्परिक संबंध मीठे नहीं रहते। हड़ताल के समय सरकार को कठिन परिस्थितियों का सामना करना पड़ता है।

३- सेवाओं में कमी

सड़कों का पूर्ण राष्ट्रीयकरण इसलिये भी उचित नहीं कहा जा सकता क्योंकि उससे लोक सेवा अधिक नहींहो सकती सरकारी मोटर अथवा बस केवल निश्चित स्थानों पर ही रुकती है परन्तु इन निजी वाहनों को इच्छानुसार किसी भी स्थान पर रोका जा सकता है।

४- नवीन आविष्कार में बाधा

सड़कों के राष्ट्रीयकरण के फलस्वरूप नवीन आविष्कार प्रायः समाप्त हो जाते हैं। राष्ट्र में सड़क परिवहन का उद्योग अभी नवजात शिशु के समान है जिसके विकास की अभी काफी आवश्यकता है। हमारी सरकार अपनी अन्य कठिनाइयों के कारण इतनी क्षमता नहीं रखती है कि विकास की चरम सीमा तक शीघ्र पहुंच सके। यह कार्य तो अन्य लोगों के सहयोग द्वारा ही संभव है क्योंकि अन्य लोग भी जब इस उद्योग में भाग लेंगे तो प्रतिद्वंद्विता का अंकुर फूट निकलेगा और यदि स्वस्थ हुआ तो विकास भी अतिशीघ्र होगा।

५ - क्षतिपूर्ति की समस्या

सड़क परिवहन की एक बहुत बड़ी कठिनाई यह भी है कि राज्य सरकार को सड़क परिवहन उद्योग का स्वामित्व लेने के लिये क्षतिपूर्ति करनी होगी एवं अनेक लोग जो बेरोजगार हो जाएंगे उन्हें काम देना होगा। क्षतिपूर्ति का धन करोड़ों की संख्या में होगा जिससे भारत सरकार की आर्थिक स्थिति और अधिक दयनीय हो जाएगी।

६- राष्ट्रीयकरण की अनावश्यकता

कुछ लोगों का यह भी कहना था कि सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि मोटर गाड़ियों के प्रचलित सन्नियम में ऐसी ही अनेक धारणाएं है जिनके द्वारा अन्य लोगों पर भी संचालन एवं नियंत्रण हो सकेगा। इस अधिनियम के द्वारा मोटर चलाने वाले अपनी एक सम्मिलित सहकारी संस्था का निर्माण कर लेते हैं। जन सुविधा प्रदाय करने तथा कार्य क्षमता में वृद्धि हेतु उस अधिनियम में अनेक धारायें हैं। दूसरे शब्दों में हम यह कह सकते हैं कि राष्ट्रीयकरण द्वारा जो लाभ होंगे वे अप्रत्यक्ष रूप से इस अधिनियम के कार्यान्वयन द्वारा भी संभव हैं।

७- केंद्रीय एवं राज्य सरकार की नीति में अंतर

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण की दशा में केंद्रीय एवं राज्य सरकारों की नीति में अंतर होने की आशंका रहती है और मतभेद की परिस्थिति में रेल तथा सड़क परिवहन में सामंजस्य होना भी कठिन हो जाता है। केंद्रीय सरकार को आर्थिक हॉनिहोने

का भय रहता है क्योंकि मोटर गाड़ियों के स्वामियों से फिर आयकर मिलने की संभावना नहीं रहती है इसके अतिरिक्त सरकार यह मांग कर सकती है कि पेट्रोल मोटर-गाड़ियों, टायर्स तथा मोटर के भागों पर आयात कर कम से कम हो जाए और आयात कर के कम होने से केंद्रीय सरकार को आर्थिक हॉनि उठानी पड़ेगी।

८- व्यय में अधिकता

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण करने से सरकार के धंधों पर आर्थिक भार बहुत अधिक हो जाता है क्योंकि ऐसा करने के लिये प्रारंभ में ही बहुत पूंजी लगानी पड़ती है, एवं सुंदर से सुंदर व्यवस्था के लिये दक्ष कुशल एवं अनुभवी व्यक्तियों की आवश्यकता पड़ती है। सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण का सरकार को अनुभव भी बहुत कम है।

९- अनुचित हस्तक्षेप

किसी भी व्यवसाय की सफलता के लिये स्वतंत्र प्रशासन एवं दृढ़ नीति का होना अति आवश्यक है। ये दोनों ही लक्षण निजी व्यवसाय में विद्यमान रहते हैं। राष्ट्रीयृत व्यवसाय में नहीं क्योंकि राज्य प्रायः संस्था की दिन प्रति दिन की नीतियों में भी हस्तक्षेप करता है। इस अनावश्यक हस्तक्षेप से सड़क परिवहन की प्रशासन संबंधी कुशलता कुप्रभावित होती है।

१०- अक्षमता

व्यवहार में राष्ट्रीयकृत सड़कें अक्षम सिद्ध होती हैं इसके अनेक कारण हैं। राष्ट्रीयकरण की दशा में सड़कों के प्रशासन के लिये छोटे-बड़े अनेक पदाधिकारी होते हैं और कोई भी कार्य बिना उच्च पदाधिकारी की आज्ञा के नहीं किया जा सकता। अतः बात बात में आज्ञा लेने से कार्य की पूर्णता में बहुत विलंब हो जाता है।

११- भ्रष्टाचार की आशंका

निजी उपक्रमों में पदोन्नति अच्छे परिणाम दिखलाने पर निर्भर करती है। इसके अभाव में प्रबंध व अन्य अधिकारियों को अपने पतन का भय रहता है लेकिन राजकीय

संस्था में पदोन्नति वरिष्टता पर निर्भर करती है। सत्तारूढ़ राजनैतिक दल राष्ट्रीय हितों की उपेक्षा करके कुछ विशेष क्षेत्रों के विकास पर अपना ध्यान लगा देताहै।

१२- दरों में बेलोचता

निजी स्वामित्व एवं प्रबंध के अंतर्गत रेलवे दरों की मांग की दशाओं के अनुसार समायोजित किया जाता है जिससे कि पर्याप्त ट्रैफिक मिलता रहे। लेकिन सरकार दूरी के घटक को अधिक महत्व देती है क्योंकि वह सरल है। यदि इस सिद्धांत को व्यापक पैमाने पर लागू कियागया तो कुल ट्रेफिक घट जाएगा और उद्योगों के विकास में बाधा पड़ेगी।

१३- सरकार एवं मजदूरों के मध्य तनावपूर्ण संबंध

एक राष्ट्रीयकृत संस्था में सरकार भी एक पार्टी होती है जब परिवहन कर्मचारियों की मांगें पूर्ण नहीं होती है तो वे हड़ताल में शामिल होकर सरकार की स्थिति को बहुत बुरा बना देते हैं। अतः सरकार उनसे अन्य कर्मचारियों की अपेक्षा अधिक उदारता का व्यवहार करती है।

निष्कर्ष

निष्कर्ष रूप में यह कहा जा सकता है कि सड़क परिवहन एक जनोपयोगी सेवा होने के नाते सड़कें देश की आर्थिक, सामाजिक एवं सांस्कृतिक एकता को बढ़ावा देती है। अतः उन पर जनता का नियंत्रण रहना ही उचित है। सड़क परिवहन का पूर्ण राष्ट्रीयकरण तो किसी भी दशा में न्यायोचित नहीं है। सरकार को मिश्रित मार्ग का अनुसरण करना चाहिए। वर्तमान में राष्ट्र में ऐसे अनेक स्थल हैं जहां मोटर गाड़ियां तो दूर अच्छी सड़कों का भी अभाव है, ऐसे स्थानों पर सरकार को चाहिए कि अग्रणी बनकर सड़क परिवहन का प्रबंध एवं उसमें वृद्धि करें। लाभ न होने की आशंका से अन्य लोग ऐसे स्थानों पर आकर्षित नहीं होते हैं।

४- राष्ट्रीयकरण की प्रेरक परिस्थितियां

सड़क परिवहन एक अतिआवश्यक राष्ट्रीय सेवा की पूर्ति करता है। सड़क परिवहन संबंधी सुविधाओं की पर्याप्तता एवं कुशलता पर ही राष्ट्र की औद्योगिक संरचना काफी सीमा तक निर्भर करती है। सड़क परिवहन के भाड़े भी भेदात्मक प्रणाली पर आधारित होते हैं अर्थात सड़क परिवहन के भाड़े प्रत्येक प्रकार के ट्रैफिक के लिये अलग-अलग होते हैं। क्योंकि परिवहन व्यय प्रत्येक उत्पादक की लागत का अंग होते हैं, इसलिये वे उसके बाजार की सीमा को प्रभावित करते हैं परन्तु उत्पादकों को निरपेक्ष परिवहन व्ययों में इतनी दिलचस्पी नहीं होती जितनी की सापेक्षित परिवहन में। इसके विपरीत एक सरकार का कर्तव्य उत्पादकों, उपभोक्ताओं व सामान्य जनता तीनों केहितों की रक्षा करना है। अतः सरकार ने सड़क परिवहन के प्रबंध में गहरी रुचि दिखाई है और समय-समय पर उचित हस्तक्षेप द्वारा उन्हें राष्ट्र के हित में चलाने का प्रयत्न किया है। सड़क परिवहन के व्यवस्थित संचालन के लिये सरकारी हस्तक्षेप के विभिन्न रूप जैसे राजकीय नियंत्रण, राजकीय स्वामित्व एवं प्रबंध रहे हैं। प्रेरक परिस्थितियां निम्न लिखित हैं।

१- प्रतिस्पर्धा

परिवहन सेवाओं के लिये अत्यधिक प्रतिस्पर्धा बड़ी हानिप्रद होती है क्योंकि इससे अपव्यय को प्रोत्साहन मिलता है। ऐसे ऊपरी व्यय जो ट्रैफिक को वहन करने चाहिए प्रतिस्पर्धा के कारण सेवा को ही वहन करने पड़ते हैं, क्योंकि ऊंची दरें नहीं रखी जा सकती हैं। यही कारण है कि परिवहन सेवा के सामने वित्तीय कठिनाइयां पैदा हो जाती हैं और सरकार का भी रुपया इनमें इस प्रकार फस जाता है कि उसका हर्जाना भी नहीं मिलता। किसी भी सार्वजनिक वाहन को पर्याप्त ट्रांसपोर्ट नहीं मिल पाता। इसे प्राप्त करने के लिये भी संघर्ष करना पड़ता है। सड़कों में बहुत पूंजी फंस जाती है इसलिये उसे किसी भी मूल्य पर ट्रैफिक लेना पड़ता है जिससे अनिवार्य खर्चों का कुछ भाग तो निकल ही जाए। इस अति पूंजीकरण के कारण सड़क परिवहन में प्रतिस्पर्धा स्वाभाविक रूप से विद्यमान रहती है। कभी-कभी प्रतिस्पर्धा इतनी उग्र हो जाती है कि परिवहन सेवाओं को काफी हानि उठानी पड़तीहै। सरकार अपने को प्रतिस्पर्धा से बचाने के लिये सेवाएं एकाधिकार एवं संयुक्तिकरण की नीति अपनाती है और इसके पश्चात

मनमाने व्यय जनता पर थोपने लगते हैं। परिवहन सेवाओं के लिये प्रतिस्पर्धा और एकाधिकार दोनों ही हानिकारक है क्योंकि प्रतिस्पर्धा तो उन्हें अनैतिक बनाती है और एकाधिकार उन्हें जनता का शोषण करने में समर्थ बनाता है। पब्लिक एवं परिवहन सेवा दोनों के ही हित में सरकार उनकी क्रियाओं को नियंत्रण करती रहतीहै। अतः सड़क परिवहन का स्वामित्व निजी साहस को होता है परन्तु नीति विषयक नियम बनाने का अधिकार सरकार स्वयं अपने पास सुरक्षित रखती है। निसंदेह यह जनता के हित में ही है कि माल एवं खनिजों का वर्गीकरण तथा भाड़े और दरों का नियमन सरकार द्वारा किया जाए।

२- प्रबंध व्यवस्था

भारत में सरकारी प्रबंध का जो वास्तविक निष्पादन रहा है उससे भी यह पता लगता है कि वह कंपनी प्रबंध की तुलना में अच्छा ही है। कंपनी प्रबंध के अंतर्गत देश के विभिन्न भागों में सड़क परिवहन में निहित स्वार्थ न केवल माल और यात्रियों के आवागमन को वरन नयी सड़कों के डालने में भी बाधा डालते हैं। कुछ लोगों के कुछ प्रभाव क्षेत्र बन जाते हैं, जिससे उचित सड़क विकास में बाधाएं उत्पन्न होती हैं। सरकारी प्रबंध या राष्ट्रीयकरण इन सभी दोषों से मुक्त रहता है, क्योंकि सड़कों का निर्माण इस प्रकार किया जा सकेगा जिससे राष्ट्र का वास्तविक हित पूरा हो। व्यापारियों एवं यात्रियों की सुविधा का अधिक ध्यान रखा जा सकेगा परिवहन के साधनों का समन्वय भी ऐसी परिस्थितियों में सुविधाजनक होता है। सरकारी प्रबंध के अंतर्गत दरें एक उचित आधार पर निर्धारित की जाती हैं और कभी-कभी आवश्यक हो जाता है कि उनका समायोजन किया जा सके। जिससे राष्ट्र के आर्थिक विकास में अधिक सहायता मिल सके।

३- राजनीतिक हस्तक्षेप

वर्तमान में सभी लोग इस बात को स्वीकार करते हैं कि सड़क परिवहन को राजनीति से पृथक रखना चाहिए। दरों एवं भाड़ों के निर्धारण से कुछ व्यापारों को कम दरें देकर अन्य उत्पादों की तुलना में लाभान्वित किया जा सकता है और समाज के किसी अंग विशेष को उसका वोट प्राप्त करने के उद्देश्य से विशेष रूप से घटे हुए भाड़े स्वीकृत किये जा सकते हैं। जिन जिलों में सरकार को अपना सिक्का जमाना हो वहां वह

अतिरिक्त कार्य प्रारंभ कर सकती है। सड़क परिवहन कर्मचारियों की मजदूरियां व भत्ते बिना आर्थिक स्थिति का विचार किये बढ़ाऐ जा सकते है जिससे इन अनगिनत वोटरों के समूहों से एवं इनके मित्रों से समर्थन प्राप्त हो सके। इसी प्रकार यदि मंत्रियों के नामांकन करने पर नियुक्तियां की जाए तो राजनैतिक भ्रष्टाचार उस दशा में बड़ा प्रबल होता है। जबकि संबंधित पद अधिक महत्व के नहीं होते, क्योंकि इनके लिये समाचार पत्रों में विज्ञापन नहीं देना पड़ता तथा जनता का ध्यान उस तरफ नहीं जा सकता है।

४- नियंत्रण

वर्तमान युग में राष्ट्रीयकरण का बड़ा वोलबाला है उन दिनों की विदाई हो गयी जबकि किसी देश की सरकार के कार्य क्षेत्र उस राष्ट्र की रक्षा करने तक ही सीमित थे। रक्षा के अतिरिक्त अन्य सामाजिक अथवा आर्थिक क्षेत्र में जनता को राज्य का हस्तक्षेप किसी भी रूप में स्वीकार नहीं था। उस युग मेंप्रचलित धारणा यह थी कि यदि किसी देश का राजा व्यापार के क्षेत्र में थोड़ा सा भी हस्तक्षेप करेगा अथवा स्वयं व्यापार करने की चेष्टा करेगा तो संपूर्ण राष्ट्र बर्वादी के कगार पर खड़ा हो जाएगा। परन्तु आज परिस्थितियां एकदम विपरीत हैं। अधिकांश लोग ऐसा अनुभव करने लगे हैं कि जनता की अपेक्षा जो राज्य किसी कार्य को स्वतः अपने नियंत्रण में करती है तो उसके परिणाम सुंदर अथवा हितकारी होंगे और इसके विपरीत यदि निजी उपक्रमों के हाथ में कोई वस्तु सौंप दी जाएगी तो क्षति होने की सदैव आशंका रहेगी।

५ - आर्थिक एवं सामाजिक विकास

वर्तमान में प्रायः सभी राष्ट्र ऐसा अनुभव करने लगे है कि राज्य के द्वारा जो कार्य संचालित होगा उससे जनसाधारण का कल्याण ही होगा। इस बदली हुई परिस्थिति में वर्तमान प्रगतिशील राज्यों को प्रत्येक क्षेत्र में हस्तक्षेप करने के लिये बाध्य किया है। आज हम देखते हैं कि राज्य सरकार का कार्य केवल देश की रक्षा करने तक ही सीमित नहीं है अपितु, आर्थिक, सामाजिक एवं व्यापारिक औद्योगिक क्षेत्रों में राज्य का हस्तक्षेप देखने को मिलता है। श्री ए.डी. गोरवाला ने अपनी रिपोर्ट में लिखा है कि वे दिन लद गये जब व्यापार का कार्य किंचित चुने हुए लोग ही करते थे और जब सरकार लेशमात्र भी हस्तक्षेप नहीं करती थी। किंतु आज यह नीति बिल्कुल पलट गयी है।

व्यापार करने वाली बात तो आगे की है आज अनेक वस्तुओं का निर्माण भी राज्य सरकार द्वारा किया जाता है।

६- सहभागिता

आज राष्ट्रीयकरण की समस्या पर विचार करना अत्यंत आवश्यक हो गया है क्योंकि सड़क परिवहन के क्षेत्र में राज्य की क्या सहभागिता रहे इस संबंध में यह कहना अनावश्यक न होगा कि जहां रेलवे परिवहन का संबंध है उनका पूर्ण राष्ट्रीयकरण करना उचित ही है। इसका प्रमुख कारण यह है कि भारत सरकार की रेलवे परिवहन के संचालन का काफी अनुभव है। सड़क परिवहन के विषय में विभिन्न प्रेरक परिस्थितियों की स्थिति से राष्ट्रीयकरण आवश्यक हो जाता है। निजी उपक्रमों द्वारा जनता से अच्छा व्यवहार न करना, बसों से सीटों के अतिरक्त अधिक सवारियां बिठाना, चैकिंग के समय घंटों खड़े रहना तथा समय का ध्यान न देना इनकी प्रमुख कमियां हैं। इसलिये इन प्रेरक परिस्थितियों से निपटने के लिये सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण जनता के हित में एक महत्वपूर्ण कदम होगा। जिससे आम जनता राहत की सांस ले सकेगी तथा राष्ट्रीयकरण हो जाने से भाड़े में मनमानी न होकर शासन द्वारा निर्धारित दरों से भाड़ा देना होगा जो आम लोगों के लिये सुविधाजनक होगा।

५- राष्ट्रीयकरण से लाभ एवं आलोचनाएं

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से निम्नलिखित लाभ हैं-

१- कार्यक्षमता में वृद्धि

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से कर्मचारियों की कार्यक्षमता में वृद्धि होने की पर्याप्त संभावना रहती है क्योंकि वेतन एवं भत्तों में वृद्धि हो जाती है जिससे कर्मचारी मन लगाकर कार्यकरते हैं इनकी कार्य करने की क्षमता में एवं दशाओं में भी परिवर्तन हो जाता है। सरकार का उद्देश्य केवल लाभ कमाना नहीं है, बल्कि जनसेवा करना भी है इस सेवा के लिये इन कर्मचारियों को चुस्त दुरुस्त रखना भी सरकार की जिम्मेदारी है। सरकार कर्मचारियों की कार्यक्षमता बढ़ाने केलिये तरह-तरह के प्रलोभन देकर उनकी कार्यक्षमता में वृद्धि करती है।

२- किराये में निश्चिंतता

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से यात्री किराये की दरनिश्चित होती है और उनमें बार-बार हेर फेर नहीं किया जाता है। निजी मोटर कंपनियों के मालिक किराये में हेर-फेर कर लेते हैं। यदि भीड़ अधिक है तो वे अपने किराये बढ़ा लेते हैं और यदि कम है तो कम पैसे लेकर भी उन्हें बैठा लेते हैं। यह नीति उचित नहीं मानी जाती है। राष्ट्रीयकरण से पूरी तरह किराये में समानता और स्थिरता रहती है।

३- यात्रियों की निश्चित संख्या

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से यात्रियों की संख्या निश्चित रहती है। कानून द्वारा निर्धारित संख्या से अधिक एक भी यात्री नहीं बिठाया जा सकता है। निजी मोटर कंपनियों के कर्मचारी यात्रियों की संख्या का विशेष ध्यान नहीं रखते हैं वे आवश्यकता पड़ने पर निर्धारित संख्या से भी अधिक बिठा लेते हैं। चाहे उससे अन्य यात्रियों को कितनी ही असुविधा क्यों न हो। राष्ट्रीयकरण होने से निजी बस आपरेटर ऐसा नहीं कर सकते हैं।

४- आपसी प्रतिस्पर्धा की समाप्ति

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरणी होने से रेल सड़क प्रतिस्पर्धा तो समाप्त होती ही है सड़क परिवहन वालों की भी प्रतियोगिता समाप्त हो जाती है। निजी मोटर उपक्रमी किराये कम करके तथा अन्य प्रकार की अनुचित रीतियां अपनाकर एक दूसरे से प्रतियोगिता करते हैं। यह प्रतियोगिता एक ओर तो रेल परिवहन के लिये हानिकारक है और दूसरी ओर इसका सड़क परिवहन की कार्यकुशलता पर भी बुरा प्रभाव पड़ता है। ऐसे मार्गों पर जहां काफी परिवहन रहता है बहुत बड़ी संख्या में निजी बसें चलती रहती हैं जबकि सही संख्या की आवश्यकता का अनुमान लगाकर ठीक संख्या में बसें चलाई जा सकती हैं।

५ - अलाभकारी मार्गों पर भी बसों का चलना

निजी मोटर मालिक उन मार्गों पर अपनी बसें चलाना पसंद नहीं करते हैं जिन मार्गों पर अधिक लाभ की आशा नहीं होतीहै क्योंकि वह किसी प्रकार की हानि सहन

करने को राजी नहीं हो सकते हैं। राष्ट्रीयकरण होने से जनता की सेवा के विचार से ऐसे मार्गों पर सरकार को जो हानि होती है वह अन्य मार्गों के लाभ से पूरी हो जाती है।

६- समाजवादी अर्थव्यवस्था की ओर एक कदम

भारत समाजवादी अर्थव्यवस्था की ओर अग्रसर हो रहा है जिसके लिये समस्त लोक हितकारी सेवाओं के राष्ट्रीयकरण से उनका संचालन व्यक्तिगत लाभ के लिये न होकर सामाजिक लाभ के लिये हो सके।

७- राजकीय आय का साधन

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण आय का एक महत्वपूर्ण साधन बन जाता है। वर्तमान युग में सरकार को अपने उत्तरदायित्व को पूरा करने के लिये अधिक धन की आवश्यकता होतीहै। जिस प्रकार भारतीय रेलें केंद्रीय सरकार की आय का एक अच्छा साधन है उसी प्रकार बसें भी राज्य सरकारों की आय का एक अच्छा साधन है।

८- कर्मचारियों की दशा में सुधार

राष्ट्रीयकरण से सड़क परिवहन के सरकारी कर्मचारियों को अच्छा वेतन मिलता है तथा छुट्टी आदि की सुविधाएं प्राप्त होती हैं। कर्मचारियों को अपनी नौकरी छूटने का उतना अधिक भय नहीं रहता है जितना निजी कंपनियों में काम करने वाले कर्मचारियों को रहता है। २४ घण्टे के नौकर होते हैं और उन्हें अपने मालिक की इच्छाओं के अनुसार कार्य करना पड़ता है। सरकारी रोडवेज के कर्मचारी सरकार के नौकर होते हैं, उनके काम के घंटे तथा अन्य बातें सरकार द्वारा निर्धारित नियमों के अनुसार चलती है।

९- शीघ्र निर्णय

राष्ट्रीयकरण होने से शीघ्र निर्णय लिये जा सकते हैं क्योंकि एक स्वतंत्र संस्थान होने के कारण निगम को किसी भी अधिकारी की अनुमति लेना आवश्यक नहीं है।

१०- साख में वृद्धि

राष्ट्रीयकरण होने से साख में वृद्धि हो जाती है जिससे सड़क परिवहन के

व्यवस्थित संचालन के लिये देश एवं विदेश से ऋण लेना सरल हो जाता है तथा सड़क परिवहन के कार्य अवरुद्ध नहीं होते हैं।

११- उत्तरदायित्व का निर्धारण

सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण होने के कारण प्रत्येक अधिकारी का उत्तरदायित्व का पता तुरंत लग जाता है और कोई अधिकारी अपना दायित्व किसी अन्य विभागीय अधिकारी पर नहीं टाल सकता है। इसलिये प्रत्येक अधिकारी के उत्तर दायित्व का निर्धारण कर उन्हें सौंप दिया जाता है।

१२- जनता से निकट संपर्क

विभिन्न विभागों का एक कार्यालय में संगठित होने के कारण प्रत्येक कर्मचारी को सड़क संबंधी कार्य सीखने का अवसर मिलता है जिससे कर्मचारी कार्य में दक्ष होकर कार्य करते हैं तथा जनता से निकट संपर्क स्थापित करने का अधिक अवसर मिल जाता है, जिसमें जनता की शिकायतें शीघ्र दूर की जा सकती है और जनता को अच्छी सेवा प्रदान की जा सकती है।

१३- अनुशासन में वृद्धि

राष्ट्रीयकरण प्रणाली के अंतर्गत प्रबंध का केंद्रीयकरण होने के कारण कर्मचारियों में अनुशासन रहता है जिससे वे कार्य में शिथिलता नहीं बरत पाते हैं और अनुशासन में रहकर कार्य करते हैं।

१४- अधिकारियों से संपर्क

विभागीय प्रणाली के अंतर्गत उपक्षेत्रीय अधिकारियों का एक दूसरे से घनिष्ट संपर्क स्थापित हो जाता है और समस्याओं का समाधान आसानी से हो जाता है।

राष्ट्रीयकरण की आलोचनाएं

राष्ट्रीयकरण की निम्नलिखित आलोचनाएं हैं

१- श्रम विभाजन का कम अवसर

राष्ट्रीयकरण में श्रम विभाजन की पद्धति नहीं अपनायी जातीहै और विशिष्टीकरण के लिये कम अवसर रहता है। उदाहरण के लिये उच्च अधिकारी को प्रत्येक विभाग के विषय में कुछ न कुछ ज्ञान रखना पड़ता है इसलिये उसे किसी भी विभाग का पूर्ण ज्ञान नहीं हो पाता। बहुत से कर्मचारियों की दशा भी ऐसी होती है अतः सेवा से पूर्ण कुशलता नहीं आ पाती है।

२- अधिकारियों से संपर्क का अभाव

प्रदेश में विभिन्न विभागों के अनेक अधिकारी और कर्मचारी होते हैं, इसलिये न तो अधिकारियों से संपर्क हो पाता है और न कर्मचारियों से जिससे समस्याओं के हल करने में विलंब हो जाता है।

३- खर्चीली प्रणाली

सड़क परिवहन की राष्ट्रीयकरण प्रणाली खर्चीली है क्योंकि शासन के ऊपर सड़के बनाने तथा बसें खरीदने का दायित्व आ जाता है जिससे सरकार के खर्च में अनावश्यक वृद्धि हो जाती है।

४- निर्णय में देरी

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण होने से क्षेत्र विस्तृत हो जाता है जिससे किसी निर्मय तक पहुंचने में काफी देर लग जाती है क्योंकि नीचे के अधिकारी से सर्वोच्च अधिकारी तक पत्र व्यवहार करना पड़ता है।

५ - अपने ही विभाग के दृष्टिकोण की प्रधानता

प्रत्येक विभाग के कर्मचारी समस्या पर अपने विभाग की दृष्टि से ही विचार करते हैं और उसका हल निकालते हैं भले ही अन्य विभागों का अहित होता हो, इस प्रकार मतभेद भी पैदा हो जाते हैं।

६- सम्मिलित उत्तरदायित्व का अभाव

विभिन्न विभागों में समन्वय स्थापित नहीं हो पाता है अतः कर्मचारियों में

सम्मिलित उत्तरदायित्व की भावना नहीं रहती है।

७- स्थानीय परिस्थितियों की उपेक्षा

स्थानीय अधिकारी स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर कोई निर्णय अपने आप नहीं कर पाते केवल अपनीराय उच्च अधिकारियों को दे सकते हैं। इसमें स्थानीय समस्याएं हल होने में देर लगती है और जनता में असंतोष बढ़ जाता है।

८- राजनैतिक हस्तक्षेप

सड़क परिवहन में अध्यक्ष पद पर राजनैतिक नियुक्ति होने के कारण नीतियों के निर्माण में राजनीति का हस्तक्षेप बढ़ जाता है जिससे कार्य में अनावश्यक विलंब होता है।

९- अयोग्य कर्मचारियों को निकालना

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम में कर्मचारियों की एक बार नियुक्ति हो जाने पर उन्हें निकालना कठिनकार्यहोता है।

१०- सेवाएं अकुशल एवं धीमी

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम में कर्मचारियों एवं अधिकारियों द्वारा सेवाएं अकुशल एवं धीमी गति से प्रदानकी जाती हैंक्योंकि किसी एकव्यक्ति को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है।

११- नियम कड़े एवं लोच रहित

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम में कर्मचारियों एवं अधिकारियों की सेवाओं के लिए नियम कड़े बनाये जाते हैं और यह नियम लोच रहित होते हैं।

१२- व्यावसायिक योग्यता की कमी

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम में कर्मचारियों एवं अधिकारियों में

व्यावसायिक योग्यता की कमी होती है, जिसके कारण कर्मचारीगण उच्च स्तरीय सेवाएं प्रदान करने में असमर्थ रहते हैं।

१३- जोखिम उठाने की प्रवृति का अभाव

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम बार-बार जोखिम उठाने को तैयार नहीं होती है। अतः जोखिम उठाने की प्रवृति का अभाव रहता है जिसके फलस्वरूप अविकसित क्षेत्रों में सेवाएं प्रदान नहीं की जा सकती हैं।

अध्याय चतुर्थ

सड़क परिवहन की वर्तमान स्थिति

१- निजी क्षेत्र एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन की स्थिति का तुलनात्मक अध्ययन।

२- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में संगठन एवं प्रबंध।

३- प्रबंध व्यवहार का सर्वेक्षण।

४- कर्मचारी प्रशासन एवं प्रबंध।

५- सागर संभाग में सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचा।

१- निजी क्षेत्र एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन की स्थिति का तुलनात्मक अध्ययन

आधुनिक युग परिवहन का युग है। यदि परिवहन को हड्डियां माना जाए तो सड़क परिवहन को उस आर्थिक ढांचे की श्वसन नलिका माननी चाहिए। सड़क परिवहन एक ऐसा दर्पण है जिसमें किसी राष्ट्र की आर्थिक, औद्योगिक एवं व्यापारिक उन्नति दिखाई देती है। वास्तविकता तो यह है कि सड़क परिवहन उत्पादन से उपभोग, कृषि एवं व्यापार तथा यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने में समन्वय स्थापित करने वाली एक आवश्यक श्रंखला है। जिस राष्ट्र में सड़क परिवहन के साधनों का अभाव है वह राष्ट्र विकसित नहीं कहा जा सकताहै। इसलिये भारत जैसे प्रगतिशील राष्ट्र में सड़क परिवहन के महत्व को नकारा नहीं जा सकता है। सड़क परिवहन राष्ट्रीय समृद्धि रूपी इमारत की आधारशिला है। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन की स्थिति का तुलनात्मक अध्ययन शोधार्थी द्वारा शोध प्रबंध में मध्यप्रदेश के सागर संभाग में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याएं विषय पर अध्ययन किया है। शोधार्थी ने यह प्रयास किया है कि सागर संभाग में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में बस यातायात की वर्तमान स्थिति के अध्ययन में सड़क परिवहन में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में संगटन एवं प्रबंध व्यवहार का सर्वेक्षण, कर्मचारी प्रशासन एवं प्रबंध सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचे एवं तुलनात्मक अध्ययन आदि बिंदुओं को आधार मानकर अध्ययन शोधार्थी द्वारा किया जा रहा है।

सड़क परिवहन के उद्देश्य को पूरा करने के लिये सड़क परिवहन अधिनियम १९५० के अंतर्गत मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम की स्थापना २१ मई १९६२ को की गयी। मध्य प्रदेश के आम नागरिकों को सुगम, सस्ती व समन्वय युक्त परिवहन सेवाएं प्रदान करने के उद्देश्य से निगमकी स्थापना की गयी। परिवहन निगम की संपूर्ण पूंजी केंद्र एवं राज्य सरकार द्वारा प्रदान की गयी। सभी औद्योगिक संस्थाओं का उद्देश्य अधिकतम लाभ अर्जित करना होता है परन्तु कुछ संस्थाएं ऐसी भी होती

हैं जिनका उद्देश्य लाभ न कमाकर जन साधारण को सेवाएं प्रदान करना होता है। अतः मध्यप्रदेश राज्य परिवहन निगम एक सेवा प्रद व्यावसायिक संगठन है। परन्तु सेवा के साथ-साथ प्रत्येक संस्था यह जानने की कोशिश करती है कि संस्था को प्राप्त आय में से समस्त व्ययों को निकालने के पश्चात कितना लाभ प्राप्त हुआ है। यदि संस्था लाभ की स्थिति में है तो संस्था की वित्तीय स्थिति का पता चलता है कि वह सुदृढ़ है। यह बात परिवहन निगम पर भी पूर्ण रूप से लागू होती है।

मध्यप्रदेश राज्य परिवहन निगम की सफलता उसमें विनियोजित पूंजी की व्यवस्था पर ही मात्र निर्भर नहीं करती है अपितु लाभार्जन क्षमता व उपलब्ध साधनों का अधिकतम उपयोग करने की कुशल व्यवस्था पर भी आश्रित होती है। मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम को अपनी स्थापना से लेकर वर्तमान तक ३६ वर्षों के जीवनकाल में १० वर्षों को छोड़कर निगम को लगातार हाँनि उठानी पड़ी हैं। अतः मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम एक लाभप्रद संस्था न होकर सेवा प्रद संस्था का स्वरूप भी प्रकट करती है। मध्य प्रदेश शासन राज्य कीजनता को बेहतर एवं समुचित कुशल व समन्वित परिवहन सेवाएं कम से कम लागत पर प्रदान कर सकें। वर्तमान में सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में गलाकाट प्रतिस्पर्धा है। इस प्रतिस्पर्धा के युग में सार्वजनिक क्षेत्र को अपना स्थान बनाये रखना है और पूर्व निर्धारित उद्देश्यों को प्राप्त करना है तो परिवहन निगम को बाहय स्त्रोतों के अतिरिक्त आंतरिक स्त्रोतों में वृद्धि कर व उन संसाधनों का कुशलतम उपयोग कर अपनी परिचालन लागतों को पूरा करके अधिकतम लाभ अर्जित करना होगा और इसके साथ-साथ जनता को बेहतर परिवहन सुविधायें प्रदान करनी होगी जिससे आम जनता में सार्वजनिक क्षेत्र के प्रति फैली भ्रांतियों एव कमियों को मिटाया जा सके।

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम की स्थापना के समय निगम की पूंजी २०४.६२ लाख रुपये १२ डिपो २ संभाग १७ उप डिपो २६१ मार्ग, ७०२ बसें ४०१२ कर्मचारी तथा २ संभागीय कर्मशालायें थीं। निगम द्वारा ११९८७७ प्रतिदिन कि.मी.

तथा ४१४२४ किमी मार्गों पर सड़क परिवहन सेवाएं उपलब्ध करायी जा रही थीं।[१] निजी वाहन मालिक यात्रियों को परिवहन सेवाएं उपलब्ध करवाने में हिचकिता थे पहले निजी बस सेवा का लाभ कुछ उद्योगपतियों को प्राप्तहोता था, सरकार को लाभ नहीं मिलता था इसलिये इसका उपयोग राष्ट्रीय हित में नहीं किया जा सकता था। इसके अतिरिक्त बस में उपलब्ध क्षमता से अधिक सवारी लिये जाने के कारण यात्रियों को काफी यातनाओं का सामना करना पड़ता था। इसलिये बस यातायात से लाभ प्राप्त करने तथा यात्रियों को भीड़ से बचाने एवं समुचित परिवहन सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सार्वजनिक क्षेत्र की स्थापना की गयी। जिस प्रकार से राष्ट्रीयकरण किया गया उससे सड़क परिवहन निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र तो वर्गों में विभाजित हो गया। अध्ययन में ऐसा अनुभव हुआ कि राष्ट्रीयकरण के प्रारंभिक वर्षों में सार्वजनिक क्षेत्र ने लाभ अर्जित किया है और यात्रियों को समुचित सुविधाएं उपलब्ध करायी गयी। इसके विपरीत निजी क्षेत्र में अनिश्चितता एवं निराशा का वातावरण निर्मित हो गया परन्तु जैसे-जैसे समय परिवर्तित होता गया वैसे-वैसे स्थिति भी परिवर्तित होती गयी और सार्वनजिक क्षेत्र ने निजी क्षेत्र काएवं निजी क्षेत्र ने सार्वजनिक क्षेत्र का स्थान ग्रहण कर लिया।

वर्तमान में निजी क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा बेहतर परिवहन सुविधाएं उपलब्ध हैं। निजी क्षेत्र बस यातायात ने सागर संभाग ही नहीं अपितु संपूर्ण मध्य प्रदेश में प्रगति की है। प्रायः निजी क्षेत्र में देखा गया है कि एक बस सड़क पर चलने के ६ माह से १२ माह में मालिक दूसरी बस खरीद लेतेहैं और यदि दुर्घटना आदि से बस बची रही तो उनका यह क्रम अनवरत जारी रहता है। सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र में बसों की सीटें अच्छी तथा आरामदायक हैं। यात्रा में मनोरंजन के लिये टेप लगा रहता है जिससे गाना सुनते हुए यात्री जाते हैं। लंबी दूरी की यात्रा करने वाली बसों में मनोरंजन के लिये वीडियो

(*स्रोत-१:* रिपोर्ट आफ दि कमेटी ऑफ नेशनलाइजेशन ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट इन मध्यप्रदेश १९९१)

उपलब्ध रहता है जिससे यात्री फिल्म देखते हुए आराम से यात्रा करते हैं। सीटों की संख्या ३५ होती है जिससे बसों में अधिक भीड़ नहीं रहती है। यात्रा करते समय रास्ते में जलपान एवं भोजन के लिये बस को रोकते हैं। जिससे यात्री अपना भोजन एव जलपान कर फिर यात्रा शुरू कर दें। सार्वजनिक क्षेत्र मेंबसों की हालात अत्यंत दयनीय है। लंबी दूरी की बसों की भी हालत ज्यादा अच्छी नहीं है। सीटें भी आरामदायक नहीं है और न ही वाहन में मनोरंजन के कोई साधन उपलब्ध होते हैं इन सभी असुविधाओं को देखते हुए यात्री निजी क्षेत्र की बसों में यात्रा करना ज्यादा सुविधाजनक समझते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र की बसों में यात्रा में कम समय लगा है। जिससे यात्रियों का आकर्षण निजी क्षेत्र की यातायात व्यवस्था की ओर बढ़ा है और भविष्य में यदि निजी क्षेत्र ऐसे ही नवीन सुविधाएं प्रदान करता रहा तो सार्वजनिक क्षेत्र को लोग बहुत पीछे छोड़ देंगे।

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम का मुख्यालय हबीब गंज भोपाल में है। निगम की आर्थिक दशा अत्यंत गंभीर एवं सोचनीय है। निगम की स्थापना से अब तक का कुल घाटा १८९८३.६७ लाख रुपये हो गया जबकि कुल विनियोजित पूंजी १६५४७.६३ लाख की है। इसलिये संपूर्ण पूंजी घाटे में समयोजित हो गयी। राज्य एवं केंद्र सरकार का पूंजी का अनुपात २:१ है। पूंजी एकत्रित करने के लिये निगम द्वारा शासन, बैंकों एवं जीवन बीमा निगम जैसे संस्थाओं से प्राप्त कर अपनी पूंजी में वृद्धि करता है। मार्च १९९४ में निगम के संचालन के लिये केंद्र और राज्य सरकार से प्राप्तकुल १५९८४.७८ लाख रुपये की पूंजी विनियोजित की गयी थी। सार्वजनिक क्षेत्र का एक मात्र उद्देश्य राज्य की जनता को अधिक से अधिक सुविधाजनक यात्रा उपलब्ध कराना है। लंबी दूरी के लिये अधिक सुविधाजनक गाड़ियां चलाने की योजना शासन के यहां विचाराधीन है। इन गाड़ियों के अंतर्गत लक्जरी कोच डीलक्स कोच एवं सुपर एक्सप्रेस बसों की बाड़ी बनाने का कार्य केंद्रीय कर्मशालाओं में किया जाने लगा है। निगम ने लगभग १८८ बस स्टेण्डस पर यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए प्रतीक्षालय, शौचालय, जलपान गृहों के निर्माण तथा शुद्ध पेयजल उपलब्ध कराने के लिये १६ करोड़ रुपये व्यय करने

की स्वीकृति प्रदान की है। यह कार्य तीन चरणों में पूरा किया जाएगा।

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा १९७६-७७ के पश्चात बाजार से ऋण लेना प्रारंभ कर दिया है। ३१ मार्च १९९४ तक २८४.५६ लाख रुपये का ऋण द्वारा लिया जा चुकाहै। सार्वजनिक क्षेत्र में घाटे का प्रमुख कारण बिना टिकट यात्रा, यात्री सुविधाओं केलिये अलाभप्रद रास्तों पर बसों का संचालनकरना, आय की चोरी होना, डीजल की फिजूल खर्ची होना तथा भ्रष्टाचार में वृद्धि होना आदि है। शहर बस सेवा से निगम को घाटा उठाना पड़ता है यह घाटा रियायती पास और बिना टिकट यात्रा एवं पुलिस वालों के वारंट देने से बढ़ा है। क्योंकि इन वारंटों का भुगतान काफी लंबे समय से नहींकिया गया है। इस घाटे को पूरा करने के लिये या तो राज्य शासन स्वयं वहन करे अथवा घाटे केबराबर अनुदान प्रति वर्ष उपलब्ध कराये साथ ही साथ डीजल के मूल्यों में वृद्धि होने पर सार्वजनिक क्षेत्र को किराया बढ़ाने का अधिकार होना चाहिए। वर्तमान में सागर संभाग के विभिन्न स्थानों पर डिपो एवं बस स्टेंड की दूरी अधिक है जिससे खाली बसें अनावश्यक रूप से चलती हैं।

निजी क्षेत्र में पूंजी की संपूर्ण व्यवस्था बस मालिकों द्वारा स्वयं की जातीहै याबैंक से ऋण लिया जाताहै। इस ऋण का समय पर भुगतान करने के लिये उन्हें अपनी आय में वृद्धि करना आवश्यक है। इसलिये उनका कार्यरत स्टाफ मेहनत करता है। चोरी कम होती है बस मालिक बसों को स्वयं चैक रास्ते में करते हैं या बसों के साथ चलते हैं। फिर भी कर्मचारियों को यह डर लगा रहता है कि उन्होंने यदि कोई अनैतिक अथवा बेईमानीपूर्ण कार्य किया तो उन्हें नौकरी से तुरंत निकाल दियाजाएगा क्योंकि निजी बसमालिक किसी भी दशा में घाटा बर्दाश्तनहीं कर सकते हैं। निजी बसों के संचालक यात्रियों को बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराकर अधिक लाभ अर्जित करना उनका प्रमुख उद्देश्य है। निजी क्षेत्र द्वारा सागर में लगभग ३०० से अधिक बसों का संचालन किया जा रहा है। इन ३०० बसों में अधिकांश बसों की दशा अच्छी है एवं नयी बसें हैं जिनकी रास्ते में खराब होने की संभावना बहुत कम होती है। निजी क्षेत्र में बसों का संचालन नियमित रूप से होता

है, क्योंकि पीछे के नंबर वाली बस के कर्मचारी समय से पहले ही जाने के लिये कहने लगते हैं जिससे समय पर प्रस्थान करने पर यात्रा समय पर पूरी हो जाती है।

सार्वजनिक क्षेत्र में सागर संभाग में परिवहन व्यवस्था का संचालन अच्छी प्रकार से नहीं किया जा रहा है। सागर संभाग में लगभग २५० बसें सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा संचालित की जा रही हैं। इन बसों में अधिकांश बसों की स्थिति काफी दयनीय और शोचनीय अवस्था में है। बसें अपने स्थान से प्रस्थान तो कर देती हैं लेकिन उनके पहुंचने का कोई ठिकाना नहीं रहताहै। भगवान भरोसे चलती है यदि पहुंच जाएं तो ठीक है यदि नहीं पहुंचे तो भी ठीक हैं। रास्ते में खड़ी हो जाने पर बसों से यात्रियों को अनावश्यक कष्ट होता है। सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में यात्राके दौरान अधिक समय लगता है। जिससे यात्रियों को अनावश्यक कष्ट होता है। अतः यात्रियों द्वारा निजी क्षेत्र की बसों में यात्रा करना ज्यादा सुविधाजनक लगता है और व्यक्ति निजी क्षेत्र की ओर आकर्षित होने लगते हैं। इसलिये वर्तमान में सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र का महत्व बढ़ गया है। सार्वजनिक क्षेत्र की दशा सुधारने में सरकार को अब वर्षों लग जाएंगे निजी क्षेत्र में बसों की संचालन व्यवस्था सही होने एवं गंतव्य स्थान पर पहुंचने की लगभग गारंटी होने के कारण यात्रियों का झुकाव निजी क्षेत्र की ओर बढ़ गया है। निजी क्षेत्र की बसों में यदि सीट उपलब्ध नहीं है तो वह यात्रियों को समायोजित कर महिलाओं को बिठा देतेहैं जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में ऐसा नहीं है। निजी क्षेत्र की बसों में यात्रियों का सामान क्लीनर द्वारा चढ़ा लिया जाता है एवं सामान की पूरी गारंटी होती है जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में ऐसा नहीं किया जाता है। बस में लिखा रहता है कि यात्री अपने सामान की स्वयं देखभाल करें। निजी क्षेत्र जहां यात्रियों को अनेकानेक सुविधाएं प्रदान कर अपनी ओर आकर्षित करता है वहीं सार्वजनिक क्षेत्र यात्रियों को असुविधाओं से पूर्ण यात्रा करने के लिये मजबूर करता है। निजी क्षेत्र में एक बस आपरेटर्स दूसरे को भी सहयोग देते हैं।

सार्वजनिक क्षेत्र में निर्बाध सेवा प्रारंभ की गयी जिनका अर्थ है कि गंतव्य

स्थान तक बिना मार्ग में रुके पहुंचेंगे लेकिन यह अनुभव है कि इन बसों में ही सर्वाधिक स्टापेज होते हैं। यात्री ज्यादा किराया देकर भी विलंब से पहुंचता है। वहीं निजी बस सेवा में चलने एवं पहुंचने का समय कुछ अपवादों को छोड़कर निश्चित होता है। निजी क्षेत्र के कठोर नियंत्रण से कर्मचारी अनुशासन में रहते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों का श्रम संगठनों से जुड़ा होना एवं उनमें अनुशासन लाना सबसे बड़ी बाधा है।

२- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में संगठन एवं प्रबंध

परिवहन व्यवस्था में निजी क्षेत्र की सहभागिता उतनी ही महत्वपूर्ण है जितनी की सार्वजनिक क्षेत्र की। वर्तमान में वास्तव में यदि देखा जाए तो सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था की अपेक्षा निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था से आम नागरिक अधिक संतुष्ट है एवं निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था ने सफलता प्राप्त की है। वर्तमान में सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की अपेक्षा आम नागरिक निजी क्षेत्र की बसों से यात्रा करने में अपनी रुचि प्रकट करते हैं तथा निजी क्षेत्र की बसों से एक स्थान सेदूसरे स्थान पर जाना अधिक पसंद करते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र की बसों का कोई भी ठिकाना नहीं रहता है कि यह यात्रियों को यथास्थान पहुंचा देंगे। सार्वजनिक क्षेत्र की बसें कब और कहां पर खराब होकर खड़ी हो जाएं और यात्रियों को दूसरी बस में यात्रा करना पड़े। इसके विपरीत निजी क्षेत्र की बसें सदैव सही स्थिति में रहती हैं और वे कम समय में सुविधापूर्वक लोगों को गंतव्य स्थान तक पहुंचाती हैं। निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था से हजारों लोगों की आय में वृद्धि हुई जिससे कर्मचारी अपने तथा परिवार का जीवन यापन भली प्रकार कर रहा है। निजी क्षेत्र की बसों से यात्रा करने पर यात्रियों को किसी प्रकार का कष्ट न हो इसका कर्मचारी पूरा ध्यान रखते हैं। निजी बसों के मालिक सदैव इस बात का ध्यान रखते हैं कि उनके ट्रांसपोर्ट में सदैव अच्छी दशा में बसें रहे जिससे यात्रियों को परेशानियों का सामना न करना पड़े। इसके साथ-साथ निजी क्षेत्र में कार्यरत कर्मचारियों का भी पूरा ध्यान रखते हैं कि इससे उनकी बसों में लापरवाही

नहीं होने पाती है। निजी क्षेत्र में सदैव अपने ट्रांसपोर्ट में योग्य व कुशल कर्मचारियों की नियुक्ति की जाती है।

किसी संस्था की संगठन संरचना पर विचार करते समय सबसे पहले संस्था की प्रमुख क्रियाओं को वर्गीकृत करने पर विशेष ध्यान दिया जाता है। प्रमुख क्रियाओं के वर्गीकरण की प्रक्रिया संस्था के कार्यों की प्रकृति पर आश्रित होती है। विभागीकरण वह युक्ति संगत एवं सर्वोत्तम विधि होती है जिससे संस्था के उद्देश्यों को अधिकतम स्तर पर प्राप्त किया जा सके। मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम एक स्वतंत्र संस्था है इसलिये यह अपने नियम बनाने केलिये पूर्णरूप से स्वतंत्र है। निगम का नीतियों में राजनीतिक प्रभाव नहीं के बराबर होता है। निगम की नीतियों का व्यावहारिक कौशल और व्यावहारिक ज्ञान मिलकर दोनों के माध्यम से प्रबंध व्यवस्था का संचालन किया जाता है किंतु निगम का कार्य संचालन व्यावसायिक एवं जनसेवी दोनों सिद्धांतों पर आधारित है। इस प्रकार निगम प्रबंध व्यवस्था के संगठन में विभिन्न विभागों के समनव्य एवं कार्य कुशलता से कार्य संचालन के उत्तम न्यादर्श एवं आदर्श उपस्थित कर सकता है। निगम का आदर्श आकार श्रेष्ठ प्रबंध कुशल संगठन के लिये सार्वजनिक क्षेत्र की प्रबंध व्यवस्था विभागीय प्रबंध माध्यम से की जाती है। सार्वजनिक क्षेत्र ने अपने विभागों का वर्गीकरण क्षेत्रानुसार एवं कार्य के आधार दोनों पद्धतियों से किया है-

१- क्षेत्रानुसार वर्गीकरण

क्षेत्रानुसार वर्गीकरण में मुख्यालय स्तर पर संभाग स्तर एवं डिपो स्तर तथा सब डिपो स्तर पर कार्यों का हस्तांकन किया गया है। क्षेत्रानुसार वर्गीकरण विधि के अनुसार प्रत्येक स्तर पर क्रियान्वित एवं संपादित की जाने वालीं संपूर्ण क्रियाओं का उत्तरदायित्व स्थानीय प्रबंधक के हाथों में सौंप दिया जाताहै। परिवहन निगम के मुख्यालय के प्रमुख अधिकारी महाप्रबंधक संभाग स्तर का मुख्य अधिकारी क्षेत्रीय प्रबंधक तथा डिपो स्तर पर प्रमुख अधिकारी डिपो प्रबंधक होता है एवं सब डिपो स्तर पर प्रमुख अधिकारी सब डिपो प्रबंधक होता है। इसके साथ ही साथ

संभाग एवं डिपो के कार्यों पर संपूर्ण नियंत्रण मुख्यालय द्वारा किया जाता है।

२- कार्यनुसार वर्गीकरण

इस पद्धति में अलग-अलग उद्देश्यों से संबंधित क्रियाओं को अलग-अलग विभागों मेंवर्गीकृत किया गया है। सार्वजनिक क्षेत्र के समस्त कार्यों को मुख्यालय स्तरपर १२ विभागों में संभागीय स्तर पर ११ विभागों में एवं डिपो पर ६ विभागों में विभाजन किया गया है। सब डिपो स्तर पर कार्य का संचालन डिपो स्तर से संचालित किया जाता है।

मुख्यालय विभागीय संगठन

मुख्यालय स्तर पर कार्यों का बंटवारा १२ विभागों में किया गया है इसलिये इसे विभागीय संगठन भी कह सकते हैं सार्वजनिक क्षेत्र के विभाग निम्नलिखित हैं-

१- भण्डारा एवं क्रय, २- लेखा, ३- यातायात, ४- तकनीकी, ५- जनसंपर्क, ६- वनोपज यातायात, ७- श्रम, ८ विधि, ९- नगरीय यांत्रिकी, १०- सांख्यिकी, १२- सुरक्षा एवं सतर्कता १२- सेविवर्गीय।

संभागीय स्तर पर- संभाग का प्रमुख अधिकारी संभागीय प्रमुख होता है। संभागीय प्रमुख द्वारा समस्त कार्यों पर नियंत्रण रखा जाता है एवं संभागीय प्रमुख संभाग के संपूर्ण कार्यों के लिये उत्तरदायी होता है। संभाग स्तर के प्रमुख विभाग निम्नलिखित हैं-

१- सामान्य प्रशासन, २- तकनीकी, ३- क्रय, ४- यांत्रिकी, ५- लेखा, ६- श्रम, ७- यातायात, ८- भण्डार, ९- कानून, १०- सुरक्षा।

डिपो एवं सब डिपो स्तर पर संगठन

परिवहन निगम द्वारा प्रत्येक संभाग में ४ से ८ डिपो संचालित किये जा रहे हैं एवं डिपो के अंतर्गत सब डिपो भी संचालित किये जा रहे हैं। डिपो की

प्रशासनिक व्यवस्था में डिपो का प्रमुख अधिकारी डिपो प्रबंधक होता है। डिपो प्रबंधक अपने हितों एवं डिपो के अंतर्गत लगने वाले सब डिपो के कार्यों पर नियंत्रण रखता है एवं समस्त कार्यों के लिये उत्तरदायी होता है। डिपो के अंतर्गत निम्नलिखित विभागों को सम्मिलित किया गया है।

१- सुरक्षा,

२- लेखा,

३- प्रशासन,

४- यातायात,

५ - संग्रहालय

सार्वजनिक क्षेत्र की प्रबंध व्यवस्था

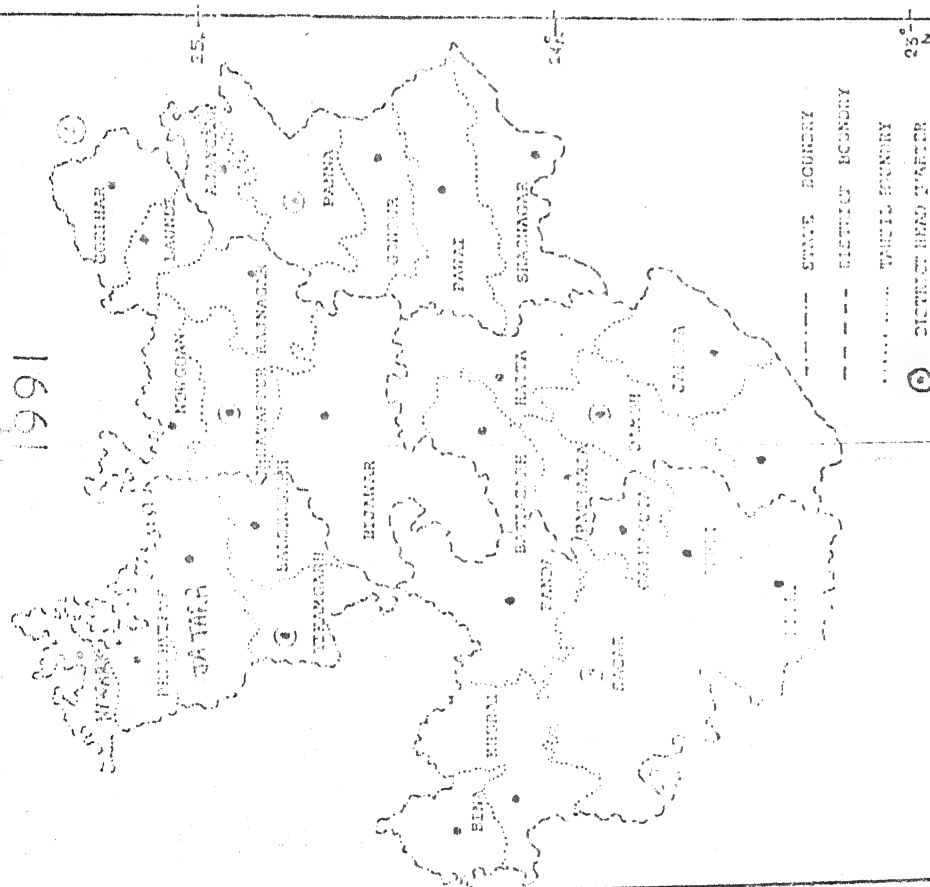
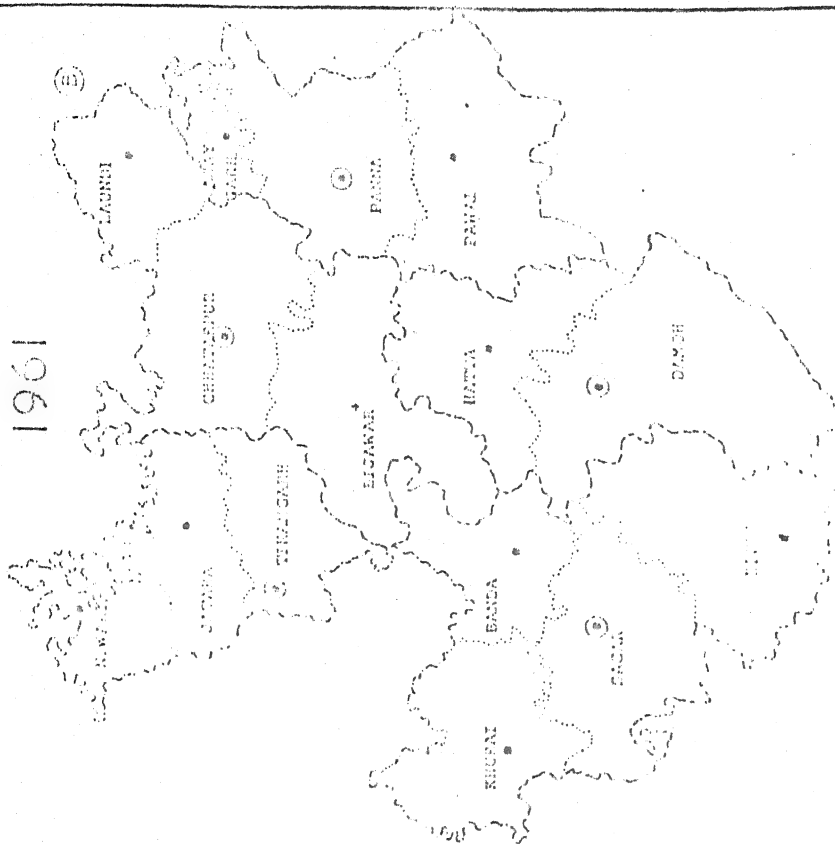
सड़क परिवहन अधिनियम १९५० के भाग द्वितीय रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के अंतर्गत राज्य परिवहन निगम को अपनी नीतियों को निर्धारित करने का अधिकार है। सार्वजनिक क्षेत्र में नीति निर्धारण कार्यकलापों की समीक्षा तथा आवश्यक नियमों का अनुमोदन आदि के लिये संचालक मंडल के गठन का प्रावधान है। अधिनियम में संचालक मंडल के निर्माण में निम्न प्रावधानों का होना आवश्यक है-

१- संचालक मंडल की सदस्य संख्या कम से कम ११ होगी।

२- संचालक मंडल में ६ शासकीय सदस्य तथा ५ अशासकीय सदस्य होंगे।

३- संचालक मंडल में ६ शासकीय सदस्यों में ४ सदस्य राज्य सरकार द्वारा मनोनीत किये जाएंगे।

४- संचालक मंडल में ५ अशासकीय सदस्यों की नियुक्ति राज्य सरकार द्वारा की जाएगी।

ADMINISTRATIVE MAP OF SAGAR DIVISION

५ - संचालक मंडल में एक अध्यक्ष होगा। अध्यक्ष की नियुक्ति राज्य सरकार द्वारा की जाएगी।

मध्यप्रदेश शासन ने सड़क परिवहन की व्यवस्था को सुविधाजनक सुलभ सुसंगठित लाभदायक एवं जनसेवी संस्था के रूप में विकसित करने के लिये सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंध का नेतृत्व परिवहन निगम को २१ मई १९६२ को सड़क परिवहन अधिनियम के अंतर्गत विभिन्न प्रावधान किये हैं। परिवहन निगम की सामान्य नीति पर राज्य सरकार का पूर्ण नियंत्रण रहता है, किंतु परिवहन निगम अपना अलग अस्तित्व रखने वाली संस्था है। निगम अपनी संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था के लिये स्वयं उत्तरदायी है। परिवहन निगम की संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था में निगम के अधिकारों कर्तव्यों एवं उद्देस्यों का स्पष्ट उल्लेख रहता है। परिवहन निगम एक पृथक वैधानिक स्तर रखने वाली संस्था है। इस पर न्यायालय में दावा किया जा सकता है इसके साथ ही निगम दूसरे पक्षों पर भी दावा कर सकता है, अर्थात निगम को किसी भी पक्ष के साथ अनुबंध करने की क्षमता प्रदान की गयी है। परिवहन निगम के कर्मचारी राज्य सरकार के कर्मचारी नहीं माने जाते हैं, क्योंकि परिवहन निगम के कर्मचारियों पर सिविल सर्विस एक्ट संख्या लागू नहीं होती है। कर्मचारियों की नियुक्ति स्थापना तथा सेवा संबंधी मामलों का निपटारा निगम का सेविवर्गीय विभाग करता है। कर्मचारियों एवं अधिकारियों की नियुक्ति वेतन योग्यता अनुभव आदि की शर्तें अलग से बनायी गयी हैं। सार्वजनिक क्षेत्र का प्रबंध लिमिटेड कंपनी की तरह संचालक मंडल द्वारा किया जाता है। संचालक मंडल की नियुक्ति राज्य सरकार द्वारा की जातीहै। संचालक मंडल में वर्तमान में एक अध्यक्ष, एक उपाध्यक्ष सहित ५ अशासकीय एवं ६ शासकीय सदस्य इस तरह कुल मिलाकर १७ सदस्य हैं। प्रशासन कार्य संचालन का संपूर्ण उत्तरदायित्व परिवहन निगम के महाप्रबंधक का होता है। राज्य शासन ने परिवहन निगम को सरकारी हस्तक्षेप से दूर रखा है एवं आकस्मिक निर्णय लेने हेतु लोचता प्रदान की है।

निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में संगठन में निजी ट्रांसपोर्टरों की एक

यूनियन होती है। निजी क्षेत्र में इस यूनियन के नियमों का पालन किया जाता है। निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में संगठन एवं प्रबध का समस्त उत्तरदायित्व बस मालिकों का होता है।

सागर संभाग में निजी परिवहन के क्षेत्र में कर्मचारियों का कार्य के आधार पर वर्गीकरण किया गया है। इसमें निम्न को सम्मिलित किया है-

१- प्रबंधक

२- एकाउटेंट

३- चालक

४- परिचालक

५ - क्लीनर

बड़े ट्रान्सपोर्ट में विभिन्न विभागों में अलग-अलग कर्मचारियों की नियुक्ति जैसे लेखा यातायात व्यवस्था, सुरक्षा व्यवस्था, अग्रिम बुकिंग, लगेज बुकिंग आदि की व्यवस्था की जाती है। इन समस्त विभागों के कार्य के लिये समस्त उत्तरदायित्व कार्य करने वाले व्यक्ति का होता है। सागर संभाग में निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में विभिन्न ट्रांसपोर्ट कार्यरत है, और इन ट्रांसपोटों की बसें संभाग के लगभग प्रत्येक मार्ग पर संचालित की जाती हैं। निजी क्षेत्र में संगठन एवं प्रबंध की देखरेख मालिकों को स्वयं करनी पड़ती है तथा बस मालिकों का संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था पर पूर्ण स्वामित्व रहता है। बस मालिक स्वयं संपूर्ण व्यवस्था करते हैं। कर्मचारियों को वेतन एवं नियुक्ति योग्यता आदि बस मालिकों द्वारा निर्धारित की जाती है।

निजी क्षेत्र में संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था के लिये बस मालिकों द्वारा एक यूनियन का गठन किया गया है। इस यूनियन द्वारा बसों की प्रशासनिक व्यवस्था में हस्तक्षेप रहता है। निजी क्षेत्र के बस मालिक यात्रियों को सुविधाजनक

यात्रा कराने के लिये वचनबद्ध होते हैं जिससे उनकी प्रशासनिक एवं संगठनात्मक व्यवस्था सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा चुस्त दुरुस्त होती है। निजी क्षेत्र के कर्मचारी भी फुर्ती से कार्य करते हैं निजी क्षेत्र की प्रबंध व्यवस्था एक ही जगह से संचालित होने के कारण कोई भी निर्णय लेना सरल होता है। वह शीघ्रता से लिया जाता है जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में प्रबंध एवं संगठन से संबंधित कोई भी निर्णय लेने में विलंब होता है। निजी क्षेत्र में कम कर्मचारी होने के कारण संगठन मजबूत टिकाऊ होता है और एक आदमी का निर्णय मान्य होता है। सार्वजनिक क्षेत्र में कोई भी निर्णय पहले संचालक मंडल द्वारा लिया जाता है उसके पश्चात राज्य शासन की स्वीकृति लेना अनिवार्य होती है नहीं तो संचालक मंडल द्वारा लिया गया निर्णय प्रभावी नहीं होगा। निजी क्षेत्र में बस मालिक अपने कर्मचारियों के हितों को ध्यान में रखते हुए निर्णय लेते हैं, जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में निर्णय राजनीतिक हितों को ध्यान में रखकर लिये जाते हैं।

३- प्रबंध व्यवहार का सर्वेक्षण

बस यातायात में प्रबंध व्यवहार के सर्वेक्षण में सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र दोनों में प्रबंध द्वारा किये जाने वाले व्यवहार का सर्वेक्षण किया गया है। प्रबंध व्यवहार मानवीय व्यवहार की एक विचारधारा है। प्रबंध व्यवहार मानवीय संप्रेषण एवं व्यक्तित्व विश्लेषण की एक विधि है। प्रत्येक व्यक्ति का व्यक्तित्व तीन प्रकार की अहम स्थितियों से संगठित होता है प्रबंध व्यवहार के माध्यम से व्यक्ति अहम स्थिति की जानकारी सुविधा पूर्वक प्राप्त की जा सकती है अर्थात उसके व्यवहार के विश्लेषण से यह ज्ञात किया जा सकता हैकि व्यक्ति उस अवसर विशेष में किस प्रकार की अहम स्थिति में है इसके अतिरिक्त व्यक्तिगत संबंधों तथा संगठनात्मक विकास के लिये प्रबंध का प्रयोग किया जा सकता है। प्रबंध व्यवहार एक ऐसा बौद्धिक उपकरण है जिसके माध्यम से मानवीय व्यवहार एवं उसकी भावनाओं के आधार को समझा जा सकता है। इस प्रकार प्रबंध व्यवहार विश्लेषण की एक ऐसी तकनीक है जिसके माध्यम से मानवीय व्यवहार उसके व्यक्तित्व तथा भावनाओं को

एवं उनके आधार को जाना और समझा जा सकता है। प्रबंध व्यवहार सामाजिक संसर्ग की एक इकाई है। यदि दो या दो से अधिक व्यक्ति किसी एक सामाजिक एकत्रीकरण में शामिल हों तो वे कुछ समय के अंतराल के पश्चात आपस में बातचीत प्रारंभ कर देंगे अथवा उनमें से कोई एक व्यक्ति दूसरे व्यक्ति की उपस्थिति को स्वीकार करने का कोई संकेत देगा। इस प्रकार व्यक्ति उस उद्दीपन से उद्दीपन कहा जाएगा। दूसरा व्यक्ति उस उद्दीपन से संबंधित कुछ वार्ता करेगा अथवा कोई अन्य कार्य करेगा। उसके इस कार्य को व्यावहारिक अनुक्रिया के नाम से जाना जाएगा। साधारणतया प्रबंध व्यवहार के माध्यम से व्यावहारिक उद्दीपन तथा व्यावहारीय अनुक्रिया में व्यक्ति के अहम की स्थिति की जानकारी प्राप्त करने का प्रयास किया जाता है।

प्रबंध व्यवहार से आशय जब एक व्यक्ति दूसरे व्यक्ति के प्रति कुछ करता है और दूसरा व्यक्ति उसके बदले में पहले व्यक्ति के प्रति कुछ करता है तो हमें यह ज्ञात होता है कि वह व्यक्ति किसी अहम स्थिति से उत्प्रेरित होकर कार्य कर रहा है। प्रबंध व्यवहार की तकनीक ने एक ऐसी सर्वमान्य भाषा को जन्म दिया है। जिसके माध्यम से सभी व्यक्ति प्रबंध व्यवहार करते हैं समय प्राप्त जानकारी को एक ही रूप में समझ सकने में समर्थ हुए हैं। साथ ही साथ इस तकनीक ने इस बात का मार्ग प्रशस्त किया है कि हम सभी इस पर एक मत हो सकें कि किसी व्यक्ति के व्यवसाय में हमें किस वस्तु की जांच करनी है। अन्तर्व्यक्तिगत व्यवहार को समझने में उपर्युक्त बातें महत्वपूर्ण कुंजी का कार्य किया है। प्रबंध व्यवहार में आधार से आशय व्यवहार एवं भावनाओं को गति प्रदान करने वाले उत्प्रेरक कारक। ये उत्प्रेरक कारक विभिन्न प्रकार के हो सकते हैं और इन्हें के सम्मिश्रण से किसी भी व्यक्ति के व्यक्तित्व का निर्माण होता है।

मध्यप्रदेश राज्य परिवहन निगम में प्रबंध व्यवहार का सर्वेक्षण करने के लिये सशक्त संगठन का निर्माण करना अति आवश्यक है। प्रबंध व्यवहार के निष्पादन के आधार पर राज्य परिवहन निगम की उपलब्ध सफलता एवं असफलता आदि का निर्धारण किया जाता है। संगठन में प्रत्येक व्यक्ति का व्यवहार एक जैसा

नहीं होता है। इसका प्रमुख कारण वैयक्तिक भिन्नताएं अथवा विचारों मतभेदों का होना है। किसी भी व्यक्ति का व्यवहार उसके मानवीय घटकों द्वारा प्रभावित होता है। यह मानवीय घटक है- व्यक्ति की योग्यता, अवगम, व्यक्तित्व, शिक्षा प्राप्ति तथा आवश्यकताएं। चूंकि प्रत्येक व्यक्ति की योग्यता, अवगम, व्यक्तित्व आदि में असमानताएं होती हैं। इसलिये समान उत्प्रेरक होने पर भी प्रत्येक व्यक्ति के व्यवहार में अंतर होता है।

मनुष्य एक सामाजिक प्राणी है। आदि काल से वह समूह में रहता आया है। परिवार, जाति, गांव आदि उन मानव निर्मित समूहों के नाम हैं जिनमें वह निवास करता है। इस प्रकार के रहन-सहन का प्रभाव उसके आचार विचार तथा व्यवहार पर पड़ता है। बच्चा परिवार में जन्म लेता है, परिवार में उसका पालन पोषण होता है, स्कूल में शिक्षा ग्रहण करता है और बड़ा होने पर व्यवसाय एवं उद्योग धंधों में अन्य व्यक्तियों के साथ मिल जुलकर कार्य करता है। स्वयं शादी करके अपने परिवार का निर्माण करता है और इस प्रकार समूहों में रहने, उनमें कार्य करने और उन समूहों को निरंतर रूप से आगे बढ़ाने का क्रम चलता रहता है।

मनुष्य स्वतंत्र एवं एकाकी रूप से कार्य तथा व्यवहार नहीं करता है, बल्कि कार्य एवं व्यवहार पर उन समूहों का जिनमें वह रहता है प्रभाव पड़ता है, समूह के प्रति दबाव तथा संस्कृति उसके कार्यों एवं व्यवहार को प्रतिक्षण प्रभावित करते हैं। इस दृष्टिकोण से मनुष्य के व्यवहार को समझने के लिये समूहों का अथवा समूहों के गति विज्ञान का अध्ययन करना आवश्यक हो जाता है। प्रबंध विज्ञान तथा सेविवर्गीय प्रबंध की दृष्टि से इस अध्ययन की आवश्यकता इसलिये उत्पन्न होती है कि ये विज्ञान मनुष्य के एकाकी व्यवहार से संबंधित न होकर उसे एक संगठित समूह के रूपमें देखते हैं। संगठन बहुत विशाल आकार के होते हैं, जिनमें हजारों व्यक्ति कार्य करते हैं, और ये अनौपचारिक प्रकृति के होते हैं जबकि दूसरी ओर समूहों से हमारा प्रयोजन थोड़े से व्यक्तियों के औपचारिक एकत्रीकरण से होताहै।

जिसमें सामान्यतः ८ से १० व्यक्ति कार्य करते हैं। लेकिन फिर भी समूहों का अध्ययन संगठन के संचालन के लिये आवश्यक हो जाता है। समूहों के अध्ययन से प्राप्त ज्ञान अथवा परिणाम का हस्तांतरण संगठन में किया जा सकता है। इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि सामाजिक समुच्चय की समस्त अन्योन्य क्रिया के अध्ययन के लिये छोटे समूहों के संबंध में एक मजबूत आधार प्रदान करते हैं। इस प्रकार हम कह सकते हैं कि प्रबंध व्यवहार में समूह अथवा संगठन मानव जीवन का एक अनिवार्य अंग है। एक सफल प्रबंधक को समूह उसकी प्रकृति गठन के कारण कार्य प्रणाली प्रतिमानों संस्कृति तथा दूसरी ओर समूह तथा संगठन के पारस्परिक संबंधों का एक-दूसरे को प्रभावित करने वाली स्थितियों का पर्याप्त ज्ञान होना चाहिए। समूहों का विघटन करना संभव नहीं है, और विघटित होने की स्थिति में नये समूहों का स्वतः निर्माण हो जाता है।अतः संगठन सत्ता समूह के सह अस्तित्व के परिप्रेक्ष्य में प्रबंध व्यवहार का अध्ययन और भी आवश्यक हो जाता है।

प्रबंध व्यवहार का सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में सर्वेक्षण करने पर संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था में समन्वय देखने को मिलता है। संचालक मंडल का व्यवहार भी राज्य परिवहन निगम के अधिकारियों के साथ अच्छा है। सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंधकों का अपने कर्मचारियों के प्रति व्यवहार लगभग संतोषजनक ही है। कभी-कभी सार्वजनिक क्षेत्र में विवाद उत्पन्न हो जाने पर आपसी बातचीत के द्वारा निपटा जाता है। प्रबंधक द्वारा कर्मचारियों एवं यात्रियों को असंतुष्ट नहीं करना चाहिए। इनके असंतुष्ट हो जाने पर सार्वजनिक क्षेत्र में परिवहन के विकास का जो चक्र चल रहा है वह अवरुद्ध हो जाएगा और परिवहन के विकास का पहिया रुक जाएगा। सार्वजनिक क्षेत्र में प्रबंध व्यवस्था को सुचारू रूप से संचालित करने के लिये प्रबंधकीय व्यवहार में मधुरता को बनाये रखना आवश्यक है। प्रबंध व्यवहार के सफल संचालन केलिये संचालक मंडल का अध्यक्ष उत्तरदायी है। सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंधक इस बात का सदैव प्रयास करते हैं कि प्रबंध और कर्मचारियों के मध्य टकराव की स्थिति पैदा न हो और एक परिवार की भांति अच्छे संबंध बने रहें। प्रबंध की वर्तमान व्यवस्था से सार्वजनिक क्षेत्र के

कर्मचारी एवं अधिकारी तथा संचालक मंडल संतुष्ट है। सार्वजनिक क्षेत्र में घाटे को कम करने के लिये प्रबंध तंत्र द्वारा अपनाया गया है। सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंध तंत्र में नीतियां बनाने से पहले सभी संबंधित पक्षों से राय ली जाती है जिससे असंतोष का स्वर निकलने से पहले ही उस पर गंभीरता से विचार कर लिया जाए। सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंध संचालक परिवहन व्यवस्था में प्रबंध व्यवहार को उत्तम बताते हैं शोधार्थी को ऐसा प्रतीत होता है।

निजी क्षेत्र में प्रबंध बस मालिकों द्वारा किया जाता है। बस मालिकों द्वारा प्रबंध व्यवहार अपने कर्मचारियों की राय से किया जाता है, जिससे कर्मचारी खुश रहते हैं, कि कम से कम नियोक्ता ने हमें पूछा तो सही कि क्या करना है। बस मालिक प्रबंध से संबंधित कोई भी निर्णय स्वयं लेते हैं। बस मालिकों द्वारा कर्मचारियों से अच्छा व्यवहार करते हैं। कभी-कभी सर्वेक्षण में यह भी पाया गया कि लापरवाह कर्मचारियों के साथ प्रबंध व्यवहार सही नहीं है, क्योंकि बस मालिकों को कभी-कभी गाली गलौज एवं मारपीट करते देखागया है। कभी-कभी कर्मचारियों की चोरी पकड़ी जाने पर भी मार पीट कर दी जाती है। निजी क्षेत्र की अपेक्षा सार्वजनिक क्षेत्र में प्रबंध व्यवहार अधिक उचित है, एवं प्रभावशाली तरीके से कार्य कर रहा है।

सार्वजनिक क्षेत्र में लापरवाही चोरी एवं अन्य कानून विरुद्ध कार्य करने पर सेवाओं से निलंबन का सहारा लिया जाता है। वहीं दण्ड की प्रक्रिया विधि अनुसार होती है, जबकि निजी क्षेत्र में अपनी कानून व्यवस्था है, जिसे कर्मचारी कभी चुनौती नहीं दे पाता है।

४- कर्मचारी प्रशासन एवं प्रबंध

कर्मचारी उस संस्था की रीढ़ होते हैं जिसमें वे कार्यरत हैं। संस्थाके समस्त कार्य कर्मचारियों द्वारा ही क्रियान्वित किये जाते हैं। मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का प्रधान कार्यालय भोपाल में प्रशासनिक सुविधा के उद्देश्य से स्थापित किया गया है। निगम का संचालन संचालक मंडल द्वारा किया जाता है

तालिका क्रमांक 1.1

मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का प्रशासनिक ढाँचा

मण्डल
|
अध्यक्ष
|
उपाध्यक्ष
|
प्रबन्ध निदेशक

सुरक्षा एवं सतर्कता

1. महानिरीक्षक
2. उपमहानिरीक्षक
3. मुख्य सुरक्षा अधिकारी (निरीक्षण + रायपुर)
4. सुरक्षा अधिकारी

प्रशासन

1. महाप्रबंधक
2. मुख्य कार्मिक अधिकारी
3. श्रम एवं कार्मिक अधिकारी
4. वरिष्ठ आगार प्रबंधक (प्रेस)

सचिवालय

1. सचिव

विधि

1. मुख्य विधिक सलाहकार
2. उपमुख्य विधिक सलाहकार
3. आगार प्रबंधक (जांच)
4. आगार प्रबंधक (विधि)

जनसम्पर्क

1. जनसम्पर्क अधिकारी
2. वरिष्ठ आगार प्रबंधक (प्रकाशन)
3. आगार प्रबंधक (फोटोग्राफी)
4. आगार प्रबंधक (विज्ञापन)

यातायात

1. अतिरिक्त महाप्रबंधक
2. उपमहाप्रबंधक
3. मुख्य यातायात प्रबंधक
4. सम्भागीय प्रबंधक
5. आगार प्रबंधक

वनोपज ढुलाई

1. मुख्य वनोपज ढुलाई अधिकारी
2. वरिष्ठ आगार प्रबंधक (सहायक)

लेखा

1. वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी
2. उप मुख्य लेखाधिकारी (बजट + लेखापरीक्षण)
3. लेखाधिकारी
4. सम्भागीय प्रबंधक टी.ए.सी.

सिविल यांत्रिकी

1. मुख्य अभियंता (सिविल)
2. कार्यपालन यंत्री
3. सम्पत्ति अधिकारी
4. सहायक यंत्री

सांख्यिकी

1. मुख्य सांख्यिकीय अधिकारी
2. सांख्यिकीय अधिकारी

अभियांत्रिकी

1. उपमहाप्रबंधक (तकनीकी)
2. मुख्य कार्य प्रबंधक
3. आगार प्रबंधक
4. मुख्य कार्य प्रबंधक
5. आगार प्रभारी (डीजल खपत)
6. टायर अधिकारी
7. सहायक तकनीकी प्रबंधक

भण्डार एवं क्रय

1. मुख्य भण्डार क्रय अधिकारी
2. संभागीय प्रबंधक (स्टोर)
3. स्टोर ऑफीसर

संभागीय प्रबंधक

सुरक्षा एवं सतर्कता

1. सुरक्षा अधिकारी
2. सहायक सुरक्षा अधिकारी

प्रशासन एवं श्रम

1. श्रम एवं कार्मिक अधिकारी
2. कार्यालय अधीक्षक (स्थापना)

विधिक

1. डिपो प्रबंधक (जांच)
2. विधि अधिकारी

जन सम्पर्क

1. सहायक जनसम्पर्क अधिकारी

सिविल यांत्रिकी

1. सहायक यंत्री
2. नक्शा नवीस
3. उपयंत्री
4. विद्युतकर्मी

यातायात

1. आगार प्रबंधक (मुख्यालय)
2. यातायात अधीक्षक
3. यातायात पर्यवेक्षक

लेखा

1. लेखाधिकारी
2. सहायक लेखाधिकारी
3. रोकड़िया
4. लेखा कार्यालय अधीक्षक

कर्मशाला और यांत्रिक

1. मुख्य कार्य प्रबंधक/सहा. तकनीकी प्रबंधक
2. कर्मशाला आगार प्रबंधक (कार्य)

भण्डार एवं क्रय

1. क्रय अधिकारी
2. सम्भागीय भण्डार
3. भण्डार क्रय अधीक्षक
4. स्टोर कीपर

आगार प्रबंधक

सुरक्षा एवं सतर्कता

1. सुरक्षा निरीक्षक
2. सहायक सुरक्षा निरीक्षक

यातायात

1. यातायात अधिकारी
2. यातायात पर्यवेक्षक
3. टिकट परीक्षक
4. बुकिंग एजेन्ट
5. परिचालक

तकनीकी

1. आगार प्रबंधक (कार्य)
2. कार्य पर्यवेक्षक
3. [illegible]क

भण्डार

1. वरिष्ठ स्टोर कीपर
2. स्टोर कीपर

कार्मिक प्रशासन

1. कार्यालय अधीक्षक
2. मुख्य लिपिक

लेखा

1. आगार लेखापाल
2. रोकड़िया

स्रोत - मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के वार्षिक प्रतिवेदन ।

तथा निगम के संपूर्ण कारोबार पर संचालक मंडलका नियंत्रण रहता है। निगम का कार्य क्षेत्र विशाल होने के कारण उस पर एक जगह से नियंत्रण करना एक जटिल कार्य है। अतः आवश्यकतानुसार निगम के कार्यों को संभागों में विभक्त किया गया है। प्रशासनिक सुविधा की दृष्टि से मध्यप्रदेश को १२ संभागों में विभक्त किया गया है इसके अंतर्गत ४५ जिले २१२ तहसीलें तता ४५९ विकास खण्ड सम्मिलित हैं। परिवहन निगम द्वारा प्रशासनिक व्यवस्था १२ संभागों के माध्यम से की जा रही है जहां संभागीय प्रमुख द्वारा संपूर्ण प्रशासनिक व्यवस्था देखी जाती है, एवं संभागीय प्रमुख प्रशासनिक व्यवस्था के लिये उत्तरदायी होता है।

प्रबंध से आशय किसी उपक्रम में नीतियों को निर्धारित करने, वितरण तथा वित्त संबंधी कार्यो में समन्वय स्थापित करने, संगठन के क्षेत्र को सुनिश्चित करने तथा समस्त कार्यों पर नियंत्रण करने से लगाया जाता है। यदि किसी उपक्रम का संगठन तथा प्रबंध अच्छा है तो यह कहा जाएगा कि उस उपक्रम का प्रशासनिक नियंत्रण अच्छा एवं सुदृढ़ है। प्रशासन किसी भी संस्था अथवा उपक्रम का मूलभूत आधार है, प्रशासन के बिना प्रबंध तथा संगठन दोनों ही असंभव है। प्रशासन एक निर्णयात्मक कार्य है, जबकि प्रबंध एक कार्यकारी प्रकार्य है। प्रशासन द्वारा निर्धारित नीतियों का क्रियान्वयन प्रबंध द्वारा किया जाता है। मध्यप्रदेश राज्य सड़कपरिवहन निगम की प्रशासनिक व्यवस्था के लिये एक संचालक मंडल का गठन अथवा मनोनयन किया जाता है जिसके द्वारा समय-समय पर प्रबंधकों आदि की बैठकें बुलाकर नीति निर्धारण संबंधी निर्णय लिये जाते हैं। निगम के प्रबंध के लिये महाप्रबंधक, अतिरिक्त महाप्रबंधक और तीन महाप्रबंधक है। निगम की प्रशासनिक व्यवस्था को निम्न तीन भागों में विभाजित किया गया है-

१- मुख्य कार्यालय स्तर पर प्रशासन

२- संभागीय स्तर पर प्रशासन

३- डिपो स्तर पर प्रशासन

१- मुख्य कार्यालय स्तर पर प्रशासन

मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का प्रधान कार्यालय हबीब गंज भोपाल में स्थापित किया गया है। मुख्यालय द्वारा निगम की सभी इकाइयों की नीति समन्वय तथा प्रशासन का कार्य देखा जाता है। निगम का मुख्य कार्यकारी महाप्रबंधक प्रबंध संचालक होता है, जिसकी सहायता के लिये अतिरिक्त महाप्रबंधक, लेखा, अतिरिक्त महाप्रबंधक परिवहन, अतिरिक्त महाप्रबंधक सुरक्षा तथा निगरानी और इसके अतिरिक्त विभिन्न विभागाध्यक्ष होते हैं। मुख्यालय के विभिन्न विभागों द्वारा निगम की समस्त कार्यकलापों एवं गतिविधियों पर नियंत्रण रखा जाता है। कार्मिक विभागों का प्रमुख अधिकारी मुख्य कार्मिक अधिकारी होता है जिसका उद्देश्य कर्मचारियों की समस्याओं का निराकरण करना, कर्मचारियों का मनोबल बढ़ाना व सहयोग प्रदान करते हुए उनसे अधिकतम कार्य करवाना है। कार्मिक विभाग का मुख्य उद्देश्य प्रबंधकों व कर्मचारियों के मध्य मधुर संबंध स्थापित करने कर्मचारियों के मध्य मतभेद एवं संदेह की भावना को दूर कर मिलजुल कर कार्य करने की ओर प्रेरित करना है। इसके अतिरिक्त इस विभाग का प्रमुख कार्य कर्मचारियों की भर्ती, चयन, नियुक्ति, स्थानान्तरण एवं सेवा संबंधी मामले विभिन्न प्रशिक्षण संस्थाओं में प्रशिक्षण दिलवाने एवं पद मुक्ति आदि कार्य की उचित एवं प्रभावी व्यवस्था करना है। इस विभाग के मुख्य अधिकारी एवं कर्मचारी निम्नलिखित हैं-

१- मुख्य कार्मिक अधिकारी

२- सचिव

३- श्रम तथा कार्मिक अधिकारी

४- अन्य अधिकारी

५ - कर्मचारी

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम द्वारा मुख्यालय स्तर पर श्रम कल्याण विभाग स्थापित किया गया है। कर्मचारियों की समस्याओं का समाधान करने निगम दृवारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं एवं परिलाभों पर विचार-विमर्श करने तथा विभिन्न कल्याणकारी कार्यों के संबंध में उचित निर्णय लेना इस विभाग के प्रमुख कार्य हैं। इस विभाग द्वारा निगम स्तर पर कर्मचारियों की समस्याओं का त्वरित निराकरण तथा श्रम विभाग द्वारा समय-समय पर संपादित बैठकों का भी निरंतर आयोजन किया जाता रहा है, इसके अतिरिक्त त्रिपक्षीय वार्ता द्वारा द्वारा कार्मिक कल्याण संबंधी समस्याओं का समाधान किया जाता रहा है। वर्तमान में निगम में कर्मचारियों के ३० श्रमसंघों को स्वीकृति प्राप्त है। इनमें से प्रमुख मध्य प्रदेश ट्रांसपोर्ट वर्क्स फेडरेशन को प्रतिनिधि के रूप में मान्यता प्राप्त है। वर्तमान में कर्मचारियों को शासन के समान वेतन एवं महंगाई भत्ता तथा अन्य परिलाभों की स्वीकृति प्रदान की गयी है। केंद्रीय वेतनमान के समान वेतनमान का प्रस्ताव शासन द्वारा स्वीकृति हेतु विचाराधीन है। इसके अतिरिक्त निगम कर्मचारियों को भवन निर्माण भूखण्ड क्रय करने, स्कूटर आदि क्रय करने हेतु शासकीय कर्मचारियों के समान अग्रिम राशि प्रदान की जाती है जिसे उदार ब्याज दर पर एक निश्चित समयावधि के अंतर्गत आसानकिस्तों पर लौटानी पड़ती है।

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम के कर्मचारियों को गंभीर बीमारी के लिये चिकित्सा ऋ्ण, अनाज हेतु अग्रिम राशि, त्यौहार अग्रिम राशि, कर्मचारियों के मेघावी छात्र-छात्राओं के लिये छात्रवृति, वार्षिक बोनस तथा प्रत्येक स्थायी कर्मचारी के लिये चार निःशुल्क पास एवं तीन ५० प्रतिशत किराये के रियायती दर पर एवं परिवार के पांच सदस्यों के लिए निगम के वाहनों में यात्रा हेतु प्रदान किये जाते हैं। कर्मचारियों को अवकाश नकदीकरण की सुविधा चालक परिचालक तथा लाइन चैकिंग स्टाफ एवं चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों को टेरीकाट की वर्दी एवं जूते, वर्दियों की धुलाई एवं सिलाई के लिये भत्ता, रात्रि कालीन सेवा के लिये पृथक से भत्ता निगम द्वारा प्रदान किया जाता है। इसके अतिरिक्त चालक एवं परिचालक को अन्यंत्र रात्रि विश्राम का विशेष भत्ता ८ रुपये प्रति घण्टा अतिरिक्त समय के हिसाब से

प्रदान किया जाता है। कर्मचारियों की स्थानीय समस्याओं के समाधान हेतु प्रत्येक इकाई स्तर पर इकाई प्रमुख तथा कर्मचारियों के प्रतिनिधियों की प्रतिमाह बैठकें आयोजित की जाती हैं। निगम के कर्मचारी एवं प्रबंधन के मध्य सौहार्द्र संबंधों का अनुमान इस बात से लगाया जा सकता है, कि वर्तमान में निगम में १९७४ के बाद से कोई बड़ी हड़ताल नहीं हुई है।

२- संभागीय स्तर पर प्रशासन

परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को और अधिक सरल तथा सुविधाजनक बनाने के लिये निगम ने विभिन्न संभागीय कार्यालयों एवं डिपो की स्थापना की है। सार्वजनिक क्षेत्र ने यात्रियों को सुविधाजनक सुगम एवं सुलभ यात्रा प्रदान करने के उद्देश्य से १२ संभाग स्थापित किये हैं, यह संभाग क्रमशः भोपाल, इंदौर, रायपुर, जबलपुर, ग्वालियर, उज्जैन, बिलासपुर, सागर, रीवा, खरगौन, सिवनी एवं बस्तर हैं। प्रत्येक संभाग का मुख्यअधिकारी संभागीय प्रबंधक होता है जो मुख्य कार्यालय द्वारा निर्धारित नीतियों एवं आदेशानुसार क्रियाओं का संचालन करता है। सेविवर्गीय एवं श्रम विभाग का प्रमुख अधिकारी श्रम एवं कार्मिक अधिकारी होता है इस विभाग का प्रमुख कार्य संभागीय स्तर पर कर्मचारियों की भर्ती, चयन, नियुक्ति, पदोन्नति, स्थानांतरण जांच वार्षिक एवं गोपनीय रिपोर्ट तैयार करना तथा कर्मचारियों की समस्याओं का समाधान करना आदि को सम्मिलित किया जाता है, इन कार्यों का क्रियान्वयन करने हेतु इस विभाग में निम्न अधिकारी एवं कर्मचारी कार्यरत हैं।

१- कार्मिक एवं श्रम अधिकारी,

२- कार्यालय अधीक्षक स्थापना,

३- अन्य कर्मचारी,

३- डिपो स्तर पर प्रशासन

डिपो का प्रमुख अधिकारी डिपो प्रबंधक होता है। डिपो प्रबंधक को डिपो

के समस्त कार्यों का संचालन करने एवं कार्यों के प्रति उत्तरदायी रहता है। परिवहन निगम द्वारा स्थापित १२ सभागीय डिपो ५३ डिपो ३० सब डिपो ९ संभागीय कार्यशालाएं कार्य कर रही हैं। यात्रियों को बेहतर एवं सुविधाजनक परिवहन सेवाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से प्रत्येक डिपो में निम्न विभाग स्थापित किये गये हैं।

१- सुरक्षा व सतर्कता विभाग,

२- यातायात विभाग,

३- भण्डार विभाग,

४- तकनीकी विभाग,

५- कार्मिक विभाग,

६- लेखा विभाग

इन विभागों के विभिन्न कार्यों की देखरेख के लिये विभिन्न अधिकारी जैसे सुरक्षा, यातायात, डिपो प्रबंधक, वरिष्ठ स्टोर कीपर कार्यालय अधीक्षक, डिपो लेखापाल आदि नियुक्त किये जाते हैं। डिपो स्तर पर सेविवर्गीय विभाग में कर्मचारियों की समस्याओं का समाधान स्वयं करने की कोशिश करते हैं, यदि समस्या जटिल है तो उसे संभागीय एवं मुख्यालय स्तर पर पहुंचाते हैं। डिपो प्रबंधक अपने स्तर से कर्मचारियों की समस्या निपटाने का हर संभव प्रयास करता है। डिपो स्तर पर प्रशासनिक व्यवस्था लगभग अच्छी है।

निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में निजी बस मालिकों द्वारा कर्मचारियों की भर्ती चयन पदोन्नति एवं कार्यमुक्त किया जाता है। यदि कर्मचारी कार्य के प्रति उदासीनता एवं लापरवाही बरत रहा है, तो बस मालिक उस कर्मचारी को निकाल देंगे। निजी क्षेत्र के बस मालिकों को नियम बनाने एवं उनका क्रियान्वयन करने की पूरी स्वतंत्रता रहती है। बस मालिक थोड़े गरम मिजाज के हैं तो स्वाभिमानी

कर्मचारी नौकरी छोड़कर दूसरी जगह चला जाता है। बस मालिक से कर्मचारी अत्यंत खिन्न रहते हैं। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को शासन की अपेक्षा कम आय होती है क्योंकि वेतन का निर्धारण बस मालिकों द्वारा किया जाता है। शासकीय कर्मचारियों के बराबर अन्य सुविधाएं प्रदान नहीं की जाती हैं। वर्तमान में बेरोजगारी की समस्या को देखते हुए बस मालिक कर्मचारियों को कम पैसे देकर अधिक कार्य करने के लिये दबाव डालते हैं। निजी बस मालिकों का स्वयं का स्वामित्व होने के कारण उन पर किसी प्रकार का दबाव नहीं डाला जा सकता है।

५- सागर संभाग में सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचा

सड़क परिवहन में संगठन की आवश्यकता पड़ना स्वाभाविक है क्योंकि सड़क परिवहन का क्षेत्र विस्तृत है। जब दो या दो से अधिक व्यक्ति मिलकर किसी एक उद्देश्य की प्राप्ति के लिये कार्यशील होते हैं, तो संगठन की आवश्यकता प्रतीत होती है। उद्देश्य के अल्पकालीन या दीर्घकालीन होनेसे संगठन की आवश्यकता में कोई कमी नहीं आती है। मूने महोदय ने एक उदाहरण देतेहुए लिखा है कि यदि कुछ व्यक्तियों को मिलकर एक बड़ा पत्थर उठाना है, तो इस क्षणिक उद्देश्य की पूर्ति के लिये भी उन्हें संगठन की आवश्यकता पड़ेगी। प्रबंध एवं संगठन में अभिरुचि टेलर महोदय के क्रियात्मक फौरमैन तथा आयोजन कर्मचारियों की विचारधारा के प्रतिपादन से जागृत हुई। आज से लगभग २०० वर्ष पूर्व एडम स्मिथ ने उत्पादन के विभिन्न कारकों की गणना करते समय भूमि, श्रम, पूंजी, साहस और संगठन की भी चर्चा की है। बैब्स्टर[2] शब्द कोष के अनुसार संगठन एक ऐसी जटिल संरचना है, जिससे परंपरागत मूल तत्वों का संपूर्ण भाग से संबंध उनकी संपूर्ण भाग में क्रियाओं द्वारा निर्धारित होता है। जिस प्रकार मानव शरीर के विभिन्न अवयवों जैसे हाथ, पैर, मूंह, आंख, नाक और मस्तिष्क आदि की सुनिश्चित एवं स्पष्ट क्रियायें निर्धारित है। ये सभी क्रियाएं पारस्परिक रूप से एक दूसरे अवयव की क्रियाओं पर आश्रित रहती हैं। चलते समय दौड़ते हुए अथवा खाना खाते हुए सभी

स्रोतः शर्मा एवं खुराना, प्रबंध के सिद्धांत एवं व्यवहार पृष्ठ १६५ ।

स्रोत- शर्मा एवं खुराना प्रबंध के सिद्यांत एवं व्यवहार पृष्ठ १६५

आवश्यक अवयव किसी न किसी क्रिया का संपादन करते हैं। यह समस्त क्रियाएं संगठन का कार्य करती है। ठीक इसी प्रकार प्रभावशाली रूप से विभिन्न विभागों अथवा व्यक्तियों के कार्य कलापों में समन्वय स्थापित करने को भी संगठन के रूप में जाना जा सकता है। उर्विक के अनुसार किसी कार्य को पूरा करने के लिये किन-किन क्रियाओं को किया जाए इसका निर्धारण करना एवं उन क्रियाओं को व्यक्तियों के मध्य वितरित करना ही संगठन कहलाता है।

संगठन के महत्व को बताते हुए अमरीका के श्री ए डब्लू कार्निगों ने सन् १९०१ में जब अपनी विशाल संपत्ति को अमरीका के इस्पात निगम को बेचा तब उन्होंने यह शब्द कहे थे, हमारा सारा धन महान कारखाने आदि सभी कुछ ले जाओ किंतु हमारा संगठन हमारे पास छोड़ दो। कुछ वर्षों में ही हम स्वयं को पुनः स्थापित कर लेंगे। उनके इन शब्दों से संगठन का महत्व प्रकट होता है। इस प्रकार हम देखते हैं कि संगठन जहां एक ओर विभिन्न कार्यों एवं क्रियाओं में प्रभावपूर्ण सामजस्य स्थापित करने की प्रक्रिया है, वहां दूसरी ओर कार्यरत व्यक्तियों के मध्य मधुर संबंध स्थापित करने की कला है, जिससे कि उनके बीच बिना बाधा के संप्रेषण हो सके तथा शासन की भूमिकाओं की संरचना की जा सके। संगठन संरचना का आशय किसी उपक्रम की समग्र संगठन व्यवस्था का रूप निर्धारित करने से है। जिस प्रकार किसी संस्था की नीतियां वह लक्ष्मण रेखाएं होती हैं जिसका परिधि के अंदर कार्यक्रमों व कार्यविधियों का विकास किया जाता है ठीक उसी प्रकार संगठनात्मक कलेवर उपक्रम का वह रूप प्रस्तुत करता है, जिसके अनुसार संस्था के प्रशासनिक संबंध स्थापित एवं विकसित होते हैं।

सागर संभाग में सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचे का गठन मध्यप्रदेश राज्य परिवहन निगम के मुख्यालय भोपाल द्वारा किया गया है। सड़क परिवहन का सागर संभाग का प्रमुख अधिकारी कर्मचारियों के मध्य समन्वय स्थापित करता है। सागर संभाग में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र दोनों का विशाल संगठन है। सार्वजनिक क्षेत्र की संगठनात्मक व्यवस्था संभागीय प्रमुख एवं डिपो मैनेजर मिलकर देखते हैं, जब कि निजी क्षेत्र में संगठन व्यवस्था बस मालिक स्वयं देखते हैं। सागर संभाग

में सार्वजनिक क्षेत्र में सागर, छतरपुर, पन्ना, दमोह और टीकमगढ़ पांच डिपो कार्यरत है। सागर संभाग में कर्मचारियों की नियुक्ति स्थानीय स्तर पर की गयी है तथा कुछ कर्मचारी अभी स्थायी नहीं है। सागर संभाग की समस्त डिपो एवं केंद्रीय कर्मशाला द्वारा कार्यरत कर्मचारियों एवं अधिकारियों की समस्त क्रियाओं पर संभागीय प्रमुख द्वारा ध्यान रखा जाता है और कार्यरत किसी कर्मचारी एवं अधिकारी को कार्य के दौरान कोई असुविधा न हो। यह ध्यान रखा जाता है। कर्मचारियों एवं अधिकारियों में कार्य का बंटवारा संभागीय प्रमुख द्वारा किया जाता है तथा डिपो स्तर पर कार्य का विभाजन डिपो प्रबंधक करता है। परन्तु डिपो एवं संभाग के समस्त कर्मचारियों एवं अधिकारियों पर विभाग प्रमुख का नियंत्रण रहता है। निजी क्षेत्र में बस मालिक कार्यों का वर्गीकरण कर्मचारियों में स्वयं करते हैं, तथा कर्मचारियों को समय-समय पर दिशा निर्देश देते हैं, कि इस कार्य को इस प्रकार करें। संगठन व्यवस्था को मजबूत करने के लिये सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों ने शासन द्वारा मान्यता प्राप्त ३० संघों में से एक को प्रतिनिधित्व करने की मान्यता प्रदान की गयी है। निजी क्षेत्र में स्थानीय स्तरपर यूनियन का गठन किया गया है जिससे कर्मचारियों का कोई विवाद हो जाने पर यूनियन कर्मचारियों का पक्ष रखती हैं। सागर संभाग की सड़क परिवहन की व्यवस्था मजबूत एवं सुदृढ़ होने से १९७४ के बाद विवाद की स्थिति वर्तमान तक उत्पन्न नहीं हुई है। निजी क्षेत्र में ऐसा ही देखने को मिल रहा है। सार्वजनिक क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था उत्तम प्रकार से चल रही है, जिससे किसी अधिकारी और कर्मचारी को अनावश्यक परेशानी का सामना नहीं करना पड़ता है। यदि किसी प्रकार का विवाद उत्पन्न हो जाता है, तो सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिनिधि उस विवाद को निपटाने के लिये शीघ्र सक्रिय हो जाते हैं। सर्वेक्षण से ज्ञात हुआ है कि सागर संभाग में सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचा सक्रिय प्रभावशाली एवं काफी सुदृढ़ अवस्था में कार्य कर रहा है। सागर संभाग के सड़क परिवहन से संबंधित कर्मचारियों और अधिकारियों में तालमेल एवं आपसी सद्भाव तथा समन्वय प्रतीत होता है। निजी क्षेत्र में भी बस मालिक और कर्मचारियों के बीच विवाद की स्थिति कम ही देखने को मिलती है।

संगठनात्मक ढांचे को निर्धारित करने वाले घटक

कुशल संगठन के लिये संगठनात्मक ढांचे को स्वस्थ होना अनिवार्य होता है। सड़क परिवहन का स्वस्थ संगठनात्मक ढाचे का निर्धारण करते समय निम्न घटकों पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए-

१- सड़क परिवहन की मूल क्रिआयों के वर्गीकरण पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। मूल क्रियाओं का वर्गीकरण क्षेत्रानुसार, कार्यनुसार एवं विधि अनुसार किया जा सकता है। विभागीयकरण की उस विधि को भी प्रयोग में लाना चाहिए, जिससे लाभ मिलने की आशा है। जैसे- विभागीयकरण के लाभ, समन्वय में सरलता कम से कम व्यय स्थानीय दशाओं पर विचार, मूल क्रियाओं पर अधिक ध्यान, कर्मचारियों का विकास, नियंत्रण एवं समन्वय आदि। जहां तक संभव हो सके सागर संभाग में सड़क परिवहन के संगठनात्मक ढांचे में प्रमुख क्रियाओं का वर्गीकरण समान आधार पर किया जाना चाहिए, जिससे नियंत्रण आसानी से किया जा सकता है।

२- सड़क परिवहन की प्रमुख क्रियाओं के वर्गीकरण के पश्चात उत्तरदायित्व के केंद्रों का निर्धारण किया जाना चाहिए। निर्णयन के संबंध में केंद्रीयकरण अथवा विकेंद्रीयकरण की नीति अपनायी जा सकती है, तथा इसी नीति पर उत्तरदायित्व एवं अधिकारी के स्तर निर्धारित किये जा सकते हैं।

३- सड़क परिवहन में सुविधाजनक इकाइयों का गठन किया जाना चाहिए। इन इकाइयों को विभागों, उप विभागों तथा समितियों के रूप में संगठित किया जा सकता है।

४- सड़क परिवहन के संगठनात्मक ढांचे का निर्धारण करते समय योग्य व्यक्तियों द्वारा नियंत्रण एवं संचालन किया जाना चाहिए। संचालक मंडल के द्वारा निर्धारित नीतियों को क्रियान्वयन की समुचित व्यवस्था होनी चाहिए।

५- सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचे का निर्धारण करते समय नियंत्रण का विस्तार यथोचित किया जाना चाहिए। नियंत्रण का विस्तार जितना छोटा होगा उतना ही पर्यवेक्षण अच्छा एवं प्रभावी होगा।

६- संगठनात्मक ढांचे के निर्धारण में निरंतरता के सिद्धांत का पालन किया जाना चाहिए। संगठनात्मक ढांचा ऐसा होना चाहिए कि वह न केवल सड़क परिवहन के तात्कालिक उद्देश्यों को पूरा करने में समर्थ हो, अपितु निकट भविष्य के उद्देश्यों को भी पूरा करने में समर्थ हो।

अध्याय पंचम

मोटर यातायात का वित्तीय ढांचा

१- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में पूंजी व्यवस्था

२- मोटर परिवहन में आय

३- मोटर परिवहन से व्यय

४- इन पुट आऊट पुट अनुपात

५- लाभदायकता विश्लेषण

६- निजीकरण के प्रोत्साहन कासार्वजनिक यात्री परिवहन की लाभदायकता पर प्रभाव

१- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में पूंजी व्यवस्था

म.प्र. राज्य परिवहन निगम ने आय व्यय के लिये वैज्ञानिक एवं आधुनिक प्रक्रिया का प्रयास किया है जिसके अनुसार सुव्यवस्थित एवं निश्चित प्रक्रिया के अनुसार आय व्यय का लेखा जोखा जाता है तथा नकद कोष आदि की पृथक से व्यवस्था की जाती है। निगम की लाभालाभ, पूंजी एवं स्थिति का विवरण लेखा-जोखा तैयार करने वाला यह विभाग सबसे महत्वपूर्ण है। आधुनिक समय में प्रायः सभी बड़ी संस्थाएं अपने आय व्यय को एक किताब के रूप में वैज्ञानिक ढंग से व्यवस्थित रखती हैं। इसलिये निगम के कार्य को सुचारू रूप से संचालित करने एवं वैज्ञानिक पद्धति से आय व्यय रखने के लिये निगम ने सतत अंकेक्षण एवं सांख्यिकीय विभाग की स्थापना की है। सांख्यिकीय विभाग निगम के आय व्यय पूंजी, गाड़ियां, गाड़ियों के पुर्जे उनके व्यय अनुसार अनुपात आदि के आकड़े एकत्रित करता है। इस विभाग का मुख्य अधिकारी मुख्य लेखा अधिकारी होता है जो समस्त विभाग के कार्यों पर पूर्ण नियंत्रण रखता है।

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में पूंजी व्यवस्था का कार्य अधिक होने के कारण इसे तीन उप विभागों में बांटा गया है जो निम्नलिखित तीन अधिकारियों के नियंत्रण में कार्य करते हैं एवं जो विभिन्न मदों का लेखा जोखा व अंकेक्षण करते हैं।

१- उपमुख्य लेखा अधिकारी।

२- संभागीय लेखा अधिकारी।

३- मुख्य सांख्यिकीय अधिकारी।

परिचालन आय को संग्रहीत करने हेतु दो व्यवस्थाएं हैं

अ- राज्य कोषालय या उप कोषालय में आय की राशि जमा करना।

ब- स्टेट बैंक की शाखाओं में खाते खोलकर राशि जमा करना।

लेखा अंकेक्षण एवं सांख्यकीय विभाग के मुख्य कार्य निम्नलिखित हैं।

यह विभाग निगम की आय व्यय, पूंजी एवं संपत्तियों का पूर्ण हिसाब रखता है। निगम के विभागीय आय व्यय संबंधी लेखे इसी विभाग को भेजे जाते हैं। यह बिलों का पूर्व अंकेक्षण करता है, तथा प्रति वर्ष विभाग का वार्षिक स्थिति विवरण तैयार करता है। विभिन्न विभागों को व्यय से संबंधित सलाह देता है, व अनावश्यक खर्चों पर नियंत्रण रखता है। निगम का बजट तैयार करता है। निगम की आय प्राप्त करता है, एवं निगम के फण्डस अधिकोष में जमा करवाता है। खर्च के लिए अन्य उप विभागों को रुपया देता है व उनका हिसाब किताब रखता है अन्य उप विभाग इसके बजट के अनुसार ही खर्च कर सकते हैं। वैधानिक अंकेक्षण होने पर अंकेक्षण द्वारा उठाई गयी आपत्तियों का स्पष्टीकरण देता है व आपत्तियों एवं विपत्तियों का निराकरण करता है। निगम के द्वारा सांख्यिकीय आंकड़ों को संग्रह कराना उनका औसत अनुपात एवं प्रतिशत आवश्यकतानुसार प्रकाशित कराता है।

विभिन्न मदों जैसे आय व्यय, पूंजी, भण्डार, कर्मशाला की उपयुक्त रूपरेखा रेखाचित्रों सारणीयन आदि द्वारा प्रसारित करता है। चूंकि किसी भी संस्थान के महत्वपूर्ण समंक, उस समय तक आवश्यक प्रतीत होंगे जब तक कि उनको व्यवस्थित तुलनात्मक दृष्टि से समायोजित न किया जाए।

लेखा अंकेक्षण एवं सांख्यिकीय, निगम का महत्वपूर्ण विभाग है। इस विभाग की कार्य कुशलता से ही निगम के आर्थिक साधनों के पूर्ण उपयोग के साथ-साथ लम्ब का वर्गीकरण, विश्लेषण अभाव के क्षेत्रों एवं गल्तियों का स्पष्टीकरण सरलता से किया जा सकता है।

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश सड़क परिवहन निगम के आर्थिक सर्वेक्षण का तुलनात्मक अध्ययन करने से निगम की वर्तमान स्थिति का ज्ञान प्राप्त तो होता ही है साथ ही उसकी गतिविधियों में सुधार करने के लिये क्या-क्या किया जाना चाहिए। निगम की आर्थिक व्यवस्था हेतु वित्तीय मदों का विश्लेषण एवं वित्तीय नियंत्रण आवश्यक है। निगम का वित्तीय विवरण एक निश्चित तिथि को

व्यवसाय की लेखा पुस्तकों द्वारा दर्शाई गयी वित्तीय स्थिति को प्रकट करता है एवं वित्तीय विवरण के अंतर्गत स्थिति विवरण लाभा-लाभ लेखों को सम्मिलित किया जाता है। निगम के लेखा विभाग द्वारा निम्न विवरण प्रस्तुत किए जाते हैं।

१- आय एवं व्यय लेखे

२- स्थिति विवरण

३- पूंजी लेखे

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में म.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम के परिचालनों के वित्तीय परिणाम को देखने सेयह स्पष्ट है कि मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम कई वर्षों से लगातार हॉनि उठाता रहा है। १९९४-९५ के अंत तक निगम की कुलसंचित हानि २८८ करोड़ ८५ लाख रुपया हो चुकी है। निगम एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, और सार्वजनिक क्षेत्र में लाभ कमाने का उद्देश्य ही एक मात्र उद्देश्य नहीं हो सकता है लेकिन साथ ही साथ यह भी आवश्यकहै कि उपक्रम को पूरी कार्य क्षमता से चलाया जाए, और अनावश्यक खर्चों को या हानियों को रोका जाए इस दृष्टि से निगम का वित्तीय परिणाम विश्लेषण आवश्यक है। इससे वित्तीय परिणामों की सही जानकारी प्राप्त होती है।

२- मोटर परिवहन से आय

मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम राज्य में यात्री परिवहन व्यवस्था से यात्रियों से किराया प्राप्त करता है, एवं किराए की इस राशि को इसी मद में सम्मिलित किया जाता है। निगम की आय का यह सबसे प्रमुख साधन है। यह राशि निगम की कुल आय का लगभग ९६.६ प्रतिशत है। निगम यात्रियों को पहले से ही सीटों के आरक्षण कराने की सुविधा देता है। इसके लिए निगम यात्रियों से टिकिट दर के अतिरिक्त कुछ राशि रिजर्वेशन चार्जेज के रूप में प्राप्त करता है।

इस अतिरिक्त आय को यात्री गाड़ियों से होने वाली आय में ही शामिल किया जाता है। किराए का निर्धारण मध्यप्रदेश मोटर वाहन अधिनियम १९८९ के अनुसार निर्धारित किया जाताहै। यातायात आगम एवं संविदा नसेवाओं से प्राप्त आय की मदें तालिका नं० १० में दर्शाई गयी हैं।

तालिका क्रमांक-१०

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के आय के स्रोत (रुपयों में)
(सागर संभाग के विशेष संदर्भ में)

निजी एवं सार्वजनिक	८९-९०	९०-९१	९१-९२	९२-९३	९३-९४	९४-९५
१- यातायात आय						
अ- यात्री से आय	१०५६०२०३=६१	१८८९२२७६=४८	२२४८७६८४=७१	४४४४५४९२=६३	६६५५५४६८=७९	८३५२१५००=६८
ब- रिजर्वेशन चार्जेज	४०३५३९=३४	४१०३८०=५०	४२१३४६=०८	४२८७११=६७	४४६३६१=००	४७५६९०=८०
२- संविदा सेवाएं	८१४१२२५=६०	८२२८५३९=६६	८२९२०५८=०४	८७१८९७७=९३	उपलब्ध नहीं	८५५८४८४=२६
अ- स्पेशल वाहन सेवाएं	९३४९८२=९३	९४७४३२=४२	८९७८१९=९९ १	१०३७५६=६५	११२७५३२=४४	८१४५८३४८=६३
ब- माल सेवाएं						
स- केव सेवाएं	८०४२६=६७	७३६१७=९२	८३३२१=००	७३२६७=३७	८६७२६=४०	८६३७७=६५
द- यात्री लगेज (सामान)	४७२९७६=८७	४८६९६११=०७	३०३०९७७=३५	३४३४६०४=१७	३६४६६२५=२९	३८४९७१७=९१
य- पार्सल सेवाएं	११८५६३=८५	१२४६०५=३५	१२४६१३=६०	१२४७२६=३५	१२२९०४=००	११७१०९=४०
र- पोस्टेज मेल सेवाएं	८५५००२=८३	८००९४४=३०	७३७६३५=८४	७४७६१०=३६	७९११३२=३३	७९६९३०=६७
ब- बाहरी एजेंसियों से	१७२५७२=४५	१६२२२८=६०	१७७६९२=२८	१८५०१२=८५	११४५९८=५०	उपलब्ध नहीं

स्त्रोत- निगम मुख्यालय से प्राप्त जानकारी के अनुसार

तालिका क्रमांक १० के अध्ययन से स्पष्ट है कि मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम के सागर सम्भाग की आय के विभिन्न स्त्रोत है । यातायात आय में यात्री से आय और रिजर्वेशन चार्जेज दोनों को शामिल किया गया है । वर्ष १९८९–९० में क्रमशः १०५६०२०३ – ६१ और ४०३५३६–३४ रूपयों की आय हुई । यातायात आय विभिन्न वर्षों में क्रमशः १९९०–९१ १९९१–९२, १९९२–९३, १९९९३–९४, एवं १९९९४–९५ में १८८९२२७६ बराबर ४८ तथा ४१०३८० बराबर ५०, २२४८७६८४ बराबर ७१ तथा ४७१३४६ बराबर ०८, ४४४४५४९२ बराबर ६३ एवं ४२८७७११ बराबर ६७ ६०५५५४६८ बराबर ७६ एवं ४४६४६१ बराबर ०० तथा ८३५२१५०० बराबर ६८ एवं ४७५६९० बराबर ८० है । यातायात आय में प्रतिवर्ष वृद्धि होती जा रही है । संविदा सेवाओं से आय में प्रतिवर्ष वृद्धि हो रही है ।

८१४१२२५ बराबर ६० रूपये की आय हुई । संविदा सेवाओं में १९९०–९१

१६६१–६२ १६६२–६३ १६६३–६४ १६६४–६५ में क्रमशः ८२२८५३६ बराबर ६६ ८२६२०५८ बराबर ४० ८७१८६७७ बराबर ६३ उपलब्ध नहीं और ८५५८४८४ बराबर २६ पैसे की आय हुई । संविदा आय में वृद्धि नहीं के बराबर हुई है । स्पेशल वाहन सेवाओं के अंतर्गत १६८६–६० में ६३४६८२बराबर ६३ रूपये की आय हुई । स्पेशल वाहन सेवाओं से आगे के वर्षों में १६६०–६१ १६६१–६२ १६६२–६३ १६६३–६४ १६६४–६५ में क्रमशः ६४७४३२ बराबर ४२ ८४७८१६ बराबर ६६ ११०३७५७ बराबर ६५ १२७७५३२ एवं १४५८३४८ बराबर ६३ रूपये की आय हुई । सन् १६६१–६२ में इसमें मामूली सी कमी आयी लेकिन इसके पश्चात आलोच्य अवधि में वृद्धि होती गयी है। माल सेवाओं से आय केवल वर्ष १६६३–६४ में ४१८० बराबर ७६ रूपये की हुई थी। सेवाओं से प्राप्त आय वर्ष १६८६–६० में ८०४२६ बराबर ६७ रूपये हुई थी । केव सेवाओं में वर्ष १६६०–६१ १६६१–६२ १६६२–६३ १६६३–६४ १६६४–६५ में क्रमशः ७३६१७ बराबर ६२ ८३३२१ बराबर ०० ७३२६७ बराबर ३५ ८६७२६ बराबर ४० और ८६३७७ बराबर ६५ रूपये हुई । केव सेवाओं से आय में कमी एवं वृद्धि होती रही है । यह कमी एवं वृद्धि बहुत थोड़ी मात्रा में हुई । यात्री लगेज (सामान) से वर्ष १६८६–६० में ४७२६६७ बराबर ८७ रूपये की आय हुई । आगे के वर्षो में १६६०–६१ ६१–६२ ६२–६३ ६३–६४ ६४–६५ में क्रमशः आय ४८६६६११ बराबर ०७ ३०३०६७७ बराबर ३५ ३४ ३४६०४ बराबर १७ ३६४६६२५ बराबर ७६ और ३८४६७१७ बराबर ६१ रूपये हुई । १६८६–६० एवं १६६०–६१ में आय सर्वाधिक रही इसके पश्चात इसमें कमी आती गयी । माल सेवाओं से सबसे कम आय १६६१–६२ में हुई है । पार्सल सेवाओं से आय आलोच्य अवधि में वर्ष १६८६–६० ६०–६१ ६१–६२ ६२–६३ ६३–६४ एवं ६४–६५ में क्रमशः ११८५६३ बराबर ८५ १२४६०५ बराबर ३५ १२४६१३ बराबर ६० १२४७२६ बराबर ०० ११७१०६ बराबर ४० रूपये की आय हुई वर्ष १६६४–६५ में पार्सल सेवाओ से सबसे कम आय हुई बाकी के वर्षो में वृद्धि होती रही हे । पोस्टेज मेल सेवाओं से आय इस प्रकार हे । आलोच्य अवधि में वर्ष १६८६–६० १६६०–६१ ६१–६२ ६२–६३ ६३–६४ और ६४–६५ में क्रमशः ८५५००२ बराबर ८३ ८००६४४बराबर ३० ७३७६३५ बराबर ८४ ७४७६१० बराबर ३६ ७६११३२ बराबर ३३ और ७६६६३० बराबर ६७ हुई । वर्ष १६८६–६० में पोस्टेज मेल सेवा से सवसे अधिक आय हुई । इसके पश्चात इस सेवा से आय में कमी आती गयी है । बाहरी एजेन्सियों से आय आलोच्य अवधि में वर्ष १६८६–६० ६०–६१ ६१–६२ ६२–६३ ६३–६४ एवं ६४–६५ में क्रमशः १७२५७२ बराबर ४५ १६२२२८ बराबर ६० १७७६७२ बराबर २८ १८५०१२ बराबर ८५ ११४५६८ बराबर ५० एवं वर्ष १६६४–६५ के आंकड़े उपलब्ध नहीं है । बाहरी एजेन्सियों से सबसे कम आय वर्ष १६६३–६४ में हुई है ।

उक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि यातायात आगम मूलतः यात्री टिकिटों से प्राप्त होती है, संविदा वाहनों से तथा पेसेंजर लगेज यातायात आय के कुछ अन्य साधन हैं, किंतु यात्री टिकिट से आगम की तुलना में उनका अनुपात नगण्य है। डाक सेवाओं और टैक्सी सर्विस से आगम में पिछले वर्षों से कमी हुई है।

पैसेंजर लगेज तथा संविदा सेवाओं से आय में वृद्धि हुई है, किंतु इसमें वृद्धि का अनुपात यात्री टिकिट से आय की वृद्धि की अपेक्षा कम है। निगम के परिचालन से परिणामों का अध्ययन करने से ज्ञात होता है कि निगम के आगम में वृद्धि हुई है। यातायात आय जो कि निगम का मुख्य आय का स्रोत है, सन् १९८९-९० में ९७९.१६ लाख रुपया थी, जोकि अक्टूबर १९९४-९५ में ४१४६९.७३ लाख रुपया हो गयी, इस प्रकार वृद्धि हुई ८.१ प्रतिशत न केवल यातायात आगम में वृद्धि हुई बस प्रति किलो मीटर यातायात में काफी वृद्धि हुई।, सन् १९८९-९० में प्रति किलो मीटर आय १९१.२५ पैसा थी जो कि बढ़कर ९४-९५ में २२८.४८ पैसे प्रति किलो मीटर हो गयी। इस संदर्भ में यह बात महत्वपूर्ण है, कि प्रतिं किलो मीटरयातायात आगम में वृद्धि हुई, जबकि भाड़े की दर में कोई वृद्धि इस अवधि में नहीं हुई। यातायात आगम निगम की आय का मुख्य स्रोत है और निगम के परिचालन के परिणाम मुख्यतः इस पर निर्भर करते हैं। यातायात आगम भाड़े की दर तथा उपलब्ध बसों के उपयोग की सीमा पर निर्भर करता है इस दृष्टि से यह कहा जा सकता है, कि इन वर्षों में निगम ने उपयोग क्षमता में आमूलचूल सुधार किया। निगम द्वारा किया गया सुधार क्या वांछित सीमा तक हो चुका है। इसका अध्ययन करने के लिये हमें मध्यप्रदेश राज्य परिवहन निगम के कार्य कलापों की तुलना अन्य राज्य परिवहन निगमों से करना होगी। विभिन्न राज्यों में भाड़े की दर तथा प्रति किलो मीटर आगम निम्न लिखित तालिका में दर्शाए गए हैं।

तालिका नंबर-११			
निगम का नाम	प्रति किलो मीटर यात्री किराया रुपय में	प्रति किलोमीटर यातायात आगम पैसों में	प्रति किलोमीटर यातायात आगम मप्र यात्री किराए दर से
गुजरात	७.८३	३४३.४७	३३६.८८
मध्यप्रदेश	७.७०	३१८.१५	३१८.१५
आंध्र प्रदेश	७.३०	३२७.००	२८५.७
राजस्थान	७.३५	२५०.००	१९५
बिहार	७.५०	३२५.७४	३०१.६
हरियाणा	७.१०	४१९.६०	३९७.६४

तालिका क्रमांक ११ से ज्ञात होता है, कि विभिन्न निगमों प्रति किलो मीटर का किराया और आगम का अध्ययन किया गया है। विभिन्न राज्यों में यात्री किराया गुजरात ७.८३, मध्यप्रदेश ७.७० , आंध्र प्रदेश ७.३०, राजस्थान ७.३५, बिहार ७.५० और हरियाणा ७.१० पैसे है। इन विभिन्न निगमों में सबसे कम किराया हरियाणा परिवहन निगम काहै। गुजरात राज्य परिवहन का किराया प्रति किमी सबसे अधिक ७.८३ पैसे है। इसके पश्चात मध्यप्रदेश का ७.७० पैसे है। मध्यप्रदेश में यात्री आय बढ़ाने के लिये निगम प्रयासरत है लेकिन आय में वृद्धि मेंसफलता प्राप्त नहीं कर पा रही है यातायात आगम गुजरात में ३४३.४७, मध्यप्रदेश ३१८.१५, आंध्र प्रदेश ३२७.०० राजस्थान २५०.२० बिहार ३२५.७४, हरियाणा ४१९.६०। यातायात आगम में हरियाणा सबसे अग्रणी है। हरियाणा के पश्चात दूसरे स्थान पर गुजरात आता है। इसके पश्चात आंध्र प्रदेश और बिहार आता है। यातायात आगम सबसे कम राजस्थान का है। दूसरे स्थान पर मध्यप्रदेश आता है। प्रति किमी यातायात आगम में क्रमशः सबसे अधिक हरियाणा का ३७९.६४ पैसे, इसके पश्चात ३३६.८८ पैसे गुजरात का है। मध्यप्रदेश में यातायात आगम ३१८.१५ है। इसके पश्चात बिहार का ३०१.६० तथा आंध्रप्रदेश २८५.७० पैसे है। यातायात आगम सबसे कम राजस्थान का १९५.०० पैसे है।

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है कि मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का प्रति किलोमीटर यातायात आगम केवल गुजरात राज्य सड़क परिवहन निगम को छोड़कर बाकी सभी राज्य सड़क परिवहन निगमों से अधिक रहा है। यह उसके वाहन क्षमता के उचित उपयोग का द्योतक है।

गुजरात राज्य सड़क परिवहन निगम के प्रति किलोमीटर आगम पर विचार करते हुए यह ध्यान में रखना आवश्यक है कि गुजरात राज्य में बसों की सीट क्षमता प्रति बस औसत में ६२ है, जबकि मध्यप्रदेश में यह औसत ५१ ही है इन आंकड़ों सेयह निष्कर्ष निकालना अनुचित नहीं होगा, कि मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा यात्री यातायात से आगम बढ़ाने के संबंध में उचित प्रयत्न किए गये हैं, किंतु यातायात आगम का मूल्यांकन इस दृष्टि से भी किया जाना चाहिए, कि मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की प्रत्येक बस औसत में कम दूरी तय करती है, और इसकारण प्रति बस आगम अपेक्षाकृत कम होता है।

तालिका क्रमांक-१२

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के अन्य आय स्रोत (रुपयों में)

(सागर संभाग के विशेष संदर्भ में)

निजी एवं सार्वजनिक	८९-९०	९०-९१	९१-९२	९२-९३	९३-९४	९४-९५
१- अन्य आय- आगम	१२१६३३३४०=९४	१२०८१००७=८९	२२५१८८४=८३	१११९०३९२=१०	१२५१३४८२=७३	१३५६२०५३=०४
क- विज्ञापन	१७४००३=११	१३७७३६=११	१२८८७९=४६	१६५८४५=२१	१७७१०६=४६	१३६६६३=९३
ख- भवनों एवं सीमाओं से किराया	१४०८२७=१२	१२६७१५=५६	१३३७९३=५२	११२२६३४=०७	११२९४६=९८	१२३१३३१=२४
ग- अतिरिक्त प्राप्तियों	३७०८=९८	३७३४=५७	५११७=५०	६८८३=००	८०२६=२७	८७५७=५३
घ- बेकार सामान तथा बेकार गाड़ियों की बिक्री से आय	११५७९४७९=९६	१११३२३६८=२१	११००३५६८=४५	११७७८३३=८३	१६६५११८=०७	१२७६७६७९=९६
य- प्रकाशन	३२०२७=१५	३३१२९=५०	४३२१६=२२	४५११०=५०	५३१२२=५०	उपलब्ध नहीं
र- सोम्योरिटीज पर ब्याज	उपलब्ध नहीं	४७५५=१४	उपलब्ध नहीं	५६८३=२३	७२८१=७१	उपलब्ध नहीं
ब- आनकाल डिपाजिट	४८८९२९=२२	४८७०२५=५६	८५०९२३=८४	८७८९११=१६	८१३५३४=८४	८८५८९७=०५
ब- अन्य विविध आय	१२७७३६५=२५	१२९०५४२=८०	१३०८३८५=८४	२३६०८९४=२५	२४१७९८९=३१	२४३५७२३=३३

स्रोत- निगम मुख्यालय लेखा विभाग से संकलित

तालिका क्रमांक १२ का अध्ययन करने पर निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन के अन्य आय के स्त्रोतों में अन्य आगम सन् १९८९-९० में १२१६३३४०=९४ रुपये है। इसी प्रकार आलोच्य अवधि में आगे के वर्षों मेंक्रमशः ९०-९१ से ९४-९५ तक १२०८१००७=८९, १२२५१८८४=८३, ११९१०३९२=१०, १२५१३४८२=७३, १३५६२०५३=०४ है। अन्य आय में सबसे कम आगम वर्ष ९२-९३ में हुई है, एवं सबसे अधिक आगम १९९४-९५ में हुई है। विज्ञापन सेवाओं से आगम वर्ष १९९१-९२ एवं वर्ष १९९४-९५ में सबसे कम आगम हुआ है। वर्ष १९९१-९२ में १२८८७९=४८ एवं १९९४-९५ में १३६६६३=९३ रुपये हुई है। विज्ञापन से सबसे अधिक आगम वर्ष १९९३-९४ में १७७१०६=४६ रुपये हुआ है। भवनों एवं सीमाओं से किराया आगम सबसे कम वर्ष १९९०-९१ में १२६७१५=५६ रुपये हुआ तथा सबसे अधिक १९९४-९५ में १२३१३३१=२४ रुपये हुआ है। अतिरिक्त प्राप्तियों में वर्ष १९८९-९०, ९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४ एवं ११९४-९५ में क्रमशः ३७०८=९८, ३७३४=५७, ५११७=५०, ६८८३=००, ८०२६=२७ एवं ८७५७=५३ रुपये आगम हुई। आय प्राप्तियों में आगम सबसे कम वर्ष १९८९-९० में हुई है, तथा सबसे अधिक आगम वर्ष १९९४-९५ में हुई है। बेकार सामान एवं बेकार गाड़ियों की बिक्री से आगम सबसे कम वर्ष १९९३-९४ में १६६५९५९=०७ रुपये हुआ तथा सबसे अधिक १२७६७६७९=९६ रुपये हुआ है। प्रकाशन से आगम आलोच्य अवधि में वर्ष १९८९-९०, ९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४ एवं १९९४-९५ में क्रमशः ३२०२७=१५, ३३१२९=५०, ४३१२६=२२, ४५११०=५०, ५३१२२=५० और वर्ष १९९४-९५ के आंकड़े उपलब्ध नहीं है। प्रकाशन से आगम में आलोच्य अवधि में निरंतर वृद्धि हो रही है। सिक्योरिटीज पर ब्याज में आलोच्य अवधि में तीन वर्षों के आंकड़े ही उपलब्ध हो पाये हैं। वर्ष १९९०-९१ में ४७५३=१४ रुपये १९९२-९३ में ५६८३=२३ तथा वर्ष १९९३-९४ में ७२८१=७१ रुपये का आगम हुआ है। सिक्योरिटीज पर ब्याज के आगम में निरंतर वृद्धि हो रही है। आनकाल डिपोजिट से आगम वर्ष १९८९-९० में ४८८९२९=२२ रुपये हुआ है।वर्ष १९९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४, और ९४-९५ में आगम क्रमशृ ४८७०२५=५६, ८५०९२३=८४, ८७८१९१=१६, ८१३५३४=८४ और ८८५८९७=०५ आगम में निरंतर वृद्धि हो रही है। १९८९-९० एवं ९०-९१ में आगम कम हुआ है। इसके उपरांत आगे के वर्षों में शनै-शनै आगम में वृद्धि हुई है। अन्य विविध आय वर्ष १९८९-९० में १२७७२६५=२५, ९०-९१ में १२९०५४२=८०, ९१-९२ में १३०८३८५=८४, ९२-९३ में २३६०८९४=२५, ९३-९४ में २४१७१८९=३१ एवं ९४-९५ में २४३५७२३=३३ आगम हुआ है। अन्य विविध आय में आलोच्य वर्ष में वृद्धि हुई है।

यातायात आगम के अतिरिक्त अन्य आय भी निगम को प्राप्त होती है, अन्य आगमों में सबसे अधिक राशि बेकार हो गये वाहनों और जीर्ण कलपुर्जों के बेचने से प्राप्त होती है। आंकड़ों को देखने से परिलक्षित होता है कि या तो निगम के पास बहुत पुराने माडल की गाड़ियां थी या फिर कर्मचारियों एवं अधिकारियों की अकुशलता एवं अकर्मण्यता के कारण हर वर्ष बहुत अधिक मात्रा में सामान एवं गाड़ियों की टूट फूट होती है अंत जिससे उन्हें बेचना पड़ता है। इस राशिका निगम के वाहनों प्रति वर्ष की दुर्घटनाओं की संख्या से घनिष्ठ संबंध है वास्तव में इस राशि को आगम माना जाना उचित नहीं होगा, उचित तो यह है कि बेचे गये वाहनों से प्राप्त राशि को पूंजी प्राप्ति माना जाए, और बेचने से होने वाली हॉँनि का समायोजन अवक्षयण निधि से किया जाए।

अन्य आगमों में विज्ञापन आय का एक अच्छा श्रोत हो सकता है जैसा किउपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा इस श्रोत से प्राप्त आगम घटता बढ़ता रहा है, ठीक इसी प्रकार कैंटीन, बुक स्टाल आदि से प्राप्त किराया भी आगम का अच्छा श्रोत हो सकता है क्योंकि इस श्रोत से निगम की आय में पिछले कुछ वर्षों में पर्याप्त वृद्धि हुई है।

सहायक आगम

विज्ञापन से आय जो १९८९-९० में लगभग १७७ हजार हो गयी। वह घटकर १९९४-९५ एं १३६.७ हजार रुपया रह गयी। सितंबर १९९५ से मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने बस स्टैंडों के प्रतीक्षालयों तथा बसों पर विज्ञापन का एकाधिकार, ठेके पर एसोसिएटेड एडवरटाइजर व प्रिन्टर्स, भारतीय विद्या भवन वाम्बे २ वर्ष को ७ वर्ष को दे दिया। निगम प्रत्येक वर्षयह ठेका टेंडर द्वारा देगा। वर्ष १९९५-९६ के लिये इस ठेके की राशि १ लाख १५ हजार रुपया है, जो कि पिछले वर्षों की आय से अधिक है।

विज्ञापन सेवाओं से अन्य राज्य सड़क परिवहन निगम को पर्याप्त आय प्राप्त

होती है। उदाहरणतः वर्ष १९९१-९२ में इस शीर्षक के अंतर्गत गुजरात राज्य सड़क परिवहन की १.८५ लाख रुपया, बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम की १९९१-९२ में ही २ लाख रुपया आय प्राप्त हुई। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा सागर संभाग के विशेष संदर्भ में भी इन गैर यातायात स्त्रोतों से आगम बढ़ाने के लिये पूरे प्रयत्न किए गये हैं, और आय बढ़ाने के नवीन प्रयास निरंतर जारी हैं।

३-मोटर परिवहन से व्यय

वित्तीय परिणाम केवल लागत पर ही निर्भर नहीं करते, बल्कि परिवहन लागत और व्ययों का भी वित्तीय परिणामों में महत्वपूर्ण स्थान होता है अधिक अच्छे वित्तीय परिणाम प्राप्त करने के लिये लागत और व्यय पर नियंत्रण भी आवश्यक होता है। निगम के वित्तीय विवरणों को देखने से पता चलता है कि निगम की बसों की संचालन लागत में वृद्धि हुई है।

निगम के समस्त व्यय को निम्न शीर्षकों में विभाजित किया गया है-

अ- परिचालन व्यय

१- वेतन एवं भत्ते

२- टिकिट एवं परिचालन स्टेशनरी

३- यूनीफार्म

४- टूल्स एवं इक्यूपमेंट्स

५- समय सारिणी और प्रकाशन

६- अन्य व्यय।

ब- दुरुस्ती एवं रख रखाव

१- वेतन एवं भत्ते

स- संग्रह एवं कलपुर्जे

१- सामग्री में विशेष एवं साधारण कलपुर्जे, आयल टायर, ट्यूब, बैटरी तथा अन्य सामग्री।

२- यूनीफार्म, रीकन्डीशनिंग तथा अन्य व्यय

३- गैस, बिजली तथा पानी पर व्यय।

४- डीजल, पेट्रोल या पंप का किराया।

द- लाइसेंस तथा कर

१- परमिट फीस, रजिस्ट्रेशन चार्ज।

२- व्हील टैक्स।

३- किराया कर।

४- नाका तथा स्थानीय कर।

५- मोबाइल व्हीकल टैक्स।

इ- कर्मचारी कल्याण एवं सुपर एनुएशन व्यय

१- इसमें चिकित्सा व्यय, ग्रुप इन्श्योरेंस स्कीम में अंशदान, मालिक का प्रोवीडेंट फण्ड में अंशदान, अधिनियम

एफ- सामान्य प्रशासन व्यय

१- विभिन्न विभागों के वेतन भत्ते।

२- किराया तथा कर

३- बीमा।

४- वाहन विभाग के व्यय।

५- मरम्मत तथा रखरखाव।

६- बिजली पानी आदि के व्यय।

७- सामान्य व्यय।

८- सिविल इंजीनियरिंग विभाग के व्यय।

अवक्षयण

१- सेवा वाहन

२- विभागीय वाहन

३- अन्य संपत्ति पर अवक्षयण।

एच- ब्याज तथा अन्य ब्याज

१- लेनदार को देय ब्याज।

२- राज्य सरकार को देय ब्याज।

३- केंद्र सरकार को देय ब्याज।

आई- आयकर

जे- भविष्य आकस्मिकता के लिए प्रावधान।

मप्र राज्य परिवहन निगम का परिचालन व्यय तथा कुल व्यय सागर संभाग के विशेष संदर्भ

आदर्श इकाई वह इकाई होती है, जिसकी लागत मांग की परिस्थितियों के अनुरूप न्यूनतम हो। इसी परिप्रेक्ष्य में सड़क परिवहन की लागत विस्तृत विचारशील होती है। विभिन्न राज्य सड़क परिवहन निगम की तुलना में भी मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थिति प्रति किलोमीटर संचालन व्यय के संबंध में काफी अच्छी है।

कर्मचारी व्यय

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी व्यय में लगातार वृद्धि हुई है। कर्मचारी व्यय जो ३४६३.३४ रुपया था वह बढ़कर १९९४-९५ में ३६३२.९९लाख रुपया हो गया कर्मचारी की वास्तविक राशि में वृद्धि से व्यय की प्रवृति का सही अनुमान लगाना कठिन है, प्रति किलोमीटर कर्मचारी व्यय जो १९९४-९५ में बढ़कर ३४९.४९ रुपया हो गया। १९९३-९४ में यह ३२१.७६ रुपया इससे स्पष्ट है कि निगम की कर्मचारी व्यय लागत में उपरोक्त वर्षों में वृद्धि हुई है इस संबंध में संपूर्ण जानकारी तिलका नंबर १२ में दर्शायी गयी है। उक्त तालिका से स्पष्ट है कि निगम के कर्मचारी व्यय में तुलनात्मक रूप से सबसे अधिक वृद्धि प्रशासनिक कर्मचारियों के संबंध में हुई है। कर्मचारी व्यय में वृद्धि सभी क्षेत्रों में एक सामान्य प्रवृति से हो रही है, और सड़क परिवहन उद्योग भी इसका अपवाद नहीं है सभी राज्यों में राज्य सड़क परिवहन निगमों के कर्मचारियों में लगातार वृद्धि होती रही है।

अखिल भारतीय आंकड़ों के अनुसार सभी राज्य सड़क परिवहन निगमों के कर्मचारी व्यय १९९३, १९९४, १९९५ नीचे लिखे अनुसार थे।

तालिका क्रमांक-१३

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी व्यय (सागर संभाग के विशेष संदर्भ में)

वर्ष	यातायात विभाग कर्मचारी लागत		मरम्मत एवं अनुरक्षण विभागकर्मचारी लागत		प्रशासन विभाग कर्मचारी लागत		कुलयोग	
	लाख रुपए	प्रति किमी लागत पैसे	लाख रुपए	प्रति किमी लागत पैसे	लाख रुपए	प्रति किमी लागत पैसे	लाख रुपए	प्रति किमी लागत पैसे
१९८९-९०	१५२८.९५	८५.०५	१२९०.७३	७७.४९	१३०.५०	८०.०९	२९५०.१८	२३२.५६
१९९०-९१	१६२५.७६	८९.५६	१३१०.६७	७९.३७	१३८.६४	७४.५७	३०७५.०७	२४३.५०
१९९१-९२	१६८६.३६	९२.३८	१३५४.६३	८२.८६	१४४.२३	७८.२८	३१८५.२२	२५३.५२
१९९२-९३	१७४३.९३	१०८.२४	१३९८.२३	९३.२८	१५६.६९	८६.७६	३३९८.८५	२८७.७५
१९९३-९४	१८५९.७८	११९.४३	१४३६.७३	१०३.६५	१६६.८३	९८.६८	३४६३.३४	३२१.७६
१९९४-९५	१९४८.८३	१२२.६४	१५०५.६८	१११.३८	११७८.४८	१०५.४७	३६३२.९९	३३९.४९

तालिका क्रमांक १३ में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश कर्मचारी व्यय का अध्ययन किया गया है। आलोच्य अवधि में कर्मचारी व्यय जिसमें कर्मचारी लागत यातायात विभाग, मरम्मत एवं अनुरक्षण विभाग, प्रशासन विभाग में आलोच्य अवधि में १५२८.९८, १२९०.७३, १३०.५० लाख रुपया एवं प्रति किमी कर्मचारी लागत ८५.०५, ७७.४२, ७०.०९ पैसा १९८९-९० में व्यय किया गया है वर्ष १९८९-९० में कुल कर्मचारी व्यय २९५०.१८ लाख रुपया एवं प्रति किमी २३२.५६ पैसाहुआ है वर्ष १९९०-९१ में ३०७५.०७ लाख रुपया एवं २४३.५० पैसा हुआ। वर्ष १९९१-९२ में ३१८५.२२ लाख रुपया एवं २५३.५२ पैसा कर्मचारियों पर विभिन्न मदों में व्यय किया गया। इसी प्रकार वर्ष ९२-९३ में ३३९८.८५ लाख रुपया एवं २८७.७५ पैसा कर्मचारी व्यय में खर्च किया गया। सन् १९९३-९४ में यह व्यय बढ़कर ३४६३.३४ लाख रुपया एवं ३२१.७६ पैसा हो गया। सन् १९९४-९५ में कर्मचारी व्यय ३६३२.९९ लाक रुपाय एवं ३३९.४४ पैसा हो गया। तालिका के अध्ययन से यह स्पष्ट है कि वर्ष १९८९-९० से १९९४-९५ तक लगातार कर्मचारी व्यय में वृद्धि हो रही है। कर्मचारी व्यय की इस वृद्धि से सार्वजनिक क्षेत्र को घाटा उठाना पड़ रहा है। घाटा पूरा करने के लिये किराये में वृद्धि करना ही एक मात्र उपाय है। किराये में वृद्धि हो जाने पर जनता द्वारा इसका विरोध किया जाता है। कर्मचारी व्यय की इस अप्रत्याशित वृद्धिसे अनेक असुविधाओं का सामना यात्रियों को करना पड़ता है।

तालिका नंबर-१४

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारी व्यय परिवहन निगमों की इकाइयों में

कर्मचारी	१९९३ लाख रु	९४ पैसे प्रति कि.मी.	१९९४ लाख रु	९५ पैसे प्रति कि.मी.	वृद्धि कुल व्यय	प्रति व्यक्ति व्यय
यातायात कर्मचारी	१८५९.७८	११९.४३	१९४८.८३	१३२.६४	१८८.१०	१३.४
मरम्मत एवं अनुरक्षण कर्मचारी	१४३६.७३	१०३.६५	१५०५.६८	१११.३८	१३९.७०	७.७३
प्रशासन कर्मचारी	१६६.८३	९८.६८	१७८.४८	१०५.४७	२३.३०	६.७९
योग	**३४६३.३४**	**३२१.७६**	**३६३२.९९**	**३४९.४९**	**३४१.१०**	**२७.७३**

पाकिट बुक आन ट्रांसपोर्ट इन इंडिया १९९४-९५ (पृष्ठ २२६)

तालिका क्रमांक १४ में विभिन्न मदों पर कर्मचारियों पर किये गये व्य पर वृद्धि का अध्ययन किया गया है। यातायात कर्मचारी के व्यय १९९३-९४ में १८५९.७८ लाख रुपये तथा ११९.४३ पैसे व्यय किये गये जबकि १९९४-९५ में १९४८.८३ लाख रुपये एवं १३२.६५ पैसे व्यय हुए। कुल व्यय १८८.१० लाख रुपये तथा १३.२१ पैसे की वृद्धि हुई। मरम्मत एवं अनुरक्षण कर्मचारी पर व्यय १४३६.७३ लाख रुपये १०३.६५ पैसे प्रति किमी १९९३-९४ में था, जबकि १९९४-९५ में १५०५.६८ लाख रुपये तथा १११.३८ पैसे प्रति किमी हो गया। कुल व्यय १३९.७० लाख तथा ७.७३ पैसे प्रति कि.मी. की वृद्धि हुई। प्रशासन कर्मचारी पर व्यय १६६.८३ लाख ९८.६८ पैसे प्रति किमी तथा वर्ष १९९४-९५ में १७८.४८ लाख रुपया तथा १०५.४७ पैसा प्रतिकमी व्यय किया गया। इस व्यय में वृद्धि २३.३० लाख रुपये तथा ६.७९ पैसे की वृद्धि हुई है। बस यातायात पर १९९३ में कर्मचारी व्यय ३४६३.३४ लाख रुपये तथा ३२१.७६ पैसे था जो १९९४-९५ में बढ़कर ३६३२.९९ लाख रुपया ३४९.४९ पैसा प्रतिकिमी हो गया। इस अवधि में ३४१.१०लाख रुपये एवं २७.७३ पैसे की वृद्धि प्रति कि.मी. हुई है।

कर्मचारियों के व्ययों के बढ़ने के कई कारण हैं। अधिक से अधिक मार्गों पर बसों की संख्या बढ़ने के साथ-साथ वास्तविक कर्मचारी व्यय में भी वृद्धि होना अनिवार्य है किंतु प्रति किलोमीटर कर्मचारी व्यय समान रहना चाहिए महंगाई भत्तों में वृद्धि के कारण प्रति कि.मी. कर्मचारी व्यय में वृद्धि होती है।

पिछले कुछ वर्षों में निगम के कर्मचारियों के महंगाई भत्ते में लगातार वृद्धि हुई है, और प्रति किलोमीटर वृद्धि का व्यय एक प्रमुख घटकहै। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी व्ययों की एक विशेषता यह है कि प्रशासकीय कर्मचारियों पर होनेवाला प्रति किमी व्यय अनुपाततः अधिक गति से बढ़ा है। जबकि १९८९ ९० तक लेकर १९९४-९५ तक प्रति किलोमीटर कर्मचारी व्यय में ४८ प्रतिशत की वृद्धि हुई है उसी अवधि में प्रशासकीय कर्मचारियों पर होने वाला व्यय एक उपरिव्यय है और सामान्यतः गतिविधियों के विस्तार के सात प्रति इकाई प्रशासकीय व्यय में कमी होने की अपेक्षा की जाती है, किंतु निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम में यह लागत कम होने की अपेक्षा बढ़ती ही गयी है प्रशासकीय कर्मचारियों पर लागत उस परिस्थिति में उचित मानी जा सकती है जबकि प्रशासन को उचित प्रभावी बनाने केलिये प्रशासकीय कर्मचारियों की संख्या या गुणवत्ता में वृद्धि की जाए, ऐसा होने पर वित्तीय परिणामों अर्थात लागत और आगम पर परिलक्षित होना चाहिए।

अखिल भारतीय स्तर पर सभी राज्यों के सड़क परिवहन निगमों के आंकड़ों को देखने से भी यही स्पष्ट है, कि प्रशासन कर्मचारियों पर प्रति किलोमीटर व्यय अन्य कर्मचारियों पर होने वाले प्रति किमी व्यय की अपेक्षा अधिक दर से बढ़ा है। किस प्रकार निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम सागर संभाग के विशेष संदर्भ में प्रशासकीय व्यय की वृद्धि की जो प्रवृति पाई जाती है वहदेश के प्रायः सभी सार्वजनिक सड़क परिवहन निगमों में पाई जाती है।

सामग्री लागत

बसों के परिचालन मेंसामग्री लागत एक प्रमुख घटक है, इस लागत में १९८९-९० से लेकर १९९४-९५ तक लगातार वृद्धि हुई है। बसों के परिचालन में ईंधन, ऑंगन, टायर व ट्यूब तथा बैटरी मुख्य क्षय शील सामग्री होती है। इसके अतिरिक्त कुछ कल पुर्जे भी आवश्यक होते हैं। इन विभिन्न प्रकार की सामग्रियों पर १९८९-९० से १९९४-९५ तक व्यय तथा प्रति किलोमीटर व्यय तालिका १२ तथा तालिका क्रमांक १३ में दर्शाया गया है। तमाम अन्य व्ययों के समान ही सामग्री व्यय के मूल्यांकन के लिये प्रति बस किलोमीटर ही एक उचित मानदंड हो सकता है, डीजल प्रयोग में आनेवाली क्षयशील सामग्री है, उसकी प्रति किलोमीटर लागत ८३ पैसे से बढ़कर १.१२ पैसे हो गयी सर्वाधिक वृद्धि ऑंगन की लागत में हुई जो कि २.५३ पैसे प्रति किलोमीटर से १०.३५ पैसे प्रति किलोमीटर हो गयी। बैटरी पर व्यय भी इस अवधि में डेढ़ गुनी वृद्धि हो गया है।

यहां एक महत्वपूर्ण बात यह है कि वर्ष ९४-९५ में तेल निर्यात करने वाले राष्ट्रों द्वारा कच्चे तेल की कीमत एकाएक बढ़ा देने के कारण डीजल और आंगन की कीमतों में आशातीत वृद्धि हुई है और इसके कारण निगम के सामग्री व्यय में वृद्धि होना स्वाभाविक ही था। बैटरियों की लागत में आशातीत वृद्धि हुई है, वैटरियों पर होने वाला व्यय कुल लागत का एक नगण्य भागहै, किंतु फिर भी इस पर उचित नियंत्रण रखना आवश्यक हो जाता है।

मोटर वाहनों में प्रयोग में आने वाले ईंधनों और सामग्री के मूल्य में लगातार वृद्धि होती रही है। इस वृद्धि का कुछ अनुमान तालिका १४ से हो सकता है। जिसमें मोटर बसों में प्रयुक्त होनेवाली प्रमुख मूल्यों में १९९०-९१ से लेकर १९९४-९५ तक हुई वृद्धि को दर्शाया गया है। १९९४-९५ के बाद भी सामानों के मूल्यो में वृद्धि हुई है, इसका परिचालन लागत तथा वित्तीय परिणामों पर प्रभाव पड़ा है। सामग्रियों की लागत बढ़ने पर यह और भी आवश्यक हो जाता है, कि सामग्रियों के प्रयोग में बचत की जाए, ताकि लागत पर होने वाले प्रभाव को न्यूनतम रखा जाए

उनमें डीजल सबसे प्रमुख सामग्री है, और इसके प्रयोग में बचत हो तो इसका प्रभाव वित्तीय परिणामों पर पड़ सकता है।

विभिन्न राज्य सड़क परिवहन निगमों में प्रति लीटर डीजल से बसों के चलने की दूरी तालिका क्रमांक १३ में दर्शायी गयी है।

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का टायरों का औसत काल अन्य अनेक राज्य सड़क परिवहन निगमों की तुलना में कम है टायर व ट्यूब की उचित देखभाल और तत्संबंध में जानकारी रखने से उनका जीवन काल बढ़ाया जा सकता है और लागत को कम किया जा सकता है।

सामग्री भण्डार पर होने वाले व्यय में भी मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का प्रति किलोमीटर व्यय महाराष्ट्र और राजस्थान के राज्य सड़क परिवहन निगमों को छोड़कर बाकी सबसे अधिक हैं। इस संबंध में भी बचत की संभावना है। भण्डार सामग्री के व्यय पर नियंत्रण के लिये भंडार पर उचित नियंत्रण भी आवश्यक है। इस संबंध में भी ऐसी कार्यवाही आवश्यक है, जो पुर्जे खरीदे जाएं वे उचित प्रकार के ही हों, और उनकी चोरी व अन्यंत्र बेचे जाने की संभावना न रहे।

उपरिव्यय लागत

कर्मचारी एवं सामग्री के अतिरिक्त अन्य व्यय पर भी निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में भी मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के व्यय में वृद्धि हुई है। निगम के उपरिव्यय का विश्लेषण करते समय एक ध्यान देने योग्य बात यह है कि उसमें एक मद यात्री कर भी है। आय का विश्लेषण करते समय हमने यात्री कर की आय में सम्मिलित नहीं किया था, क्योंकि पैसेंजर कर वास्तव में निगम के द्वारा राज्य सरकार की ओर से वसूल किया जाता है, और उसकी जितनी राशि बसूल होती है उतनी राज्य सरकार को दे दी जाती है, इस प्रकार वास्तवमें निगम के आय एवं व्यय पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ता। यात्री कर को छोड़कर अन्य व्ययों को

मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा वहन किया जाता है।

उपरिव्यय में सम्मिलित होने वाले व्यय हैं मोटर वाहन कर, श्रम कल्याण एवं बोनस, विभागीय मोटर गाड़ियां तथा अन्य आकस्मिक व्यय।

श्रम कल्याण एवं बोनस पर होनेवाला व्यय भी उपरोक्त अवधि में बढ़ रहा है एक प्रजातांत्रिक और समाजवादी लक्ष्य रखने वाले देश में श्रम कल्याण पर ध्यान दिया जाना उचित ही है, किंतु जहां तक बोनस का प्रश्न है, उसको लाभार्जन से सह संबंधित किया जाना चाहिए। बोनस संबंधी व्यय को देखने से प्रतीत होता है कि जहां बोनस पर किया जाने वाला व्यय वास्तविक और प्रति किलो मीटर व्यय बराबर बढ़ता गया है, वहां निगम की हॉनि में बराबर वृद्धि हुई है इसको देखते हुए बोनस का भुगतान अपने उद्देश्य को पूरा करता हुआ प्रतीत नहीं होता है।

विभागीय वाहनों पर किया जाने वाला व्यय भी पिछले वर्षों में बढ़ा है, और १९९०-९१ से लेकर १९९४-९५ तक की अवधि में इसमें लगभग तीन गुनी वृद्धि हो गयी है विभागीय वाहनों का होना कुछ सीमा तक आवश्यक है, किंतु यह एक सर्वविदित तथ्य है कि निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सार्वजनिक निगमों में विभागीय वाहनों का निजी कार्य के लिये उपयोग होता है और इन निगमों में आयातित मोटर वाहनों को खरीदने की प्रवृति पाई जाती है, निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम भी इसका अपवाद नहीं है। इस निगम के पास ६ आयातित मोटर कार हैं, आयात की हुई मोटर कारों का रख रखाव महंगा होता है और उन पर विदेशी मुद्रा व्यय होती है। इसलिये यह आवश्यक है कि विभागीय वाहनों पर नियंत्रण रखा जाए।

उपरिव्यय में मोटर वाहन कर भी एक प्रमुख मद है, मध्यप्रदेश राज्य में मोटर वाहन कर अन्य अनेक राज्यों की तुलना में कम है, विभिन्न राज्यों में मोटर वाहन कर की दरें नीचें दर्शायी गयी है।

तालिका क्रमांक- १५

सामग्री पर व्यय राशि (लाखों में)							
सन्	ईंधन (डीजल)	मोविल, आइल ग्रीस, अन्य	टायर व ट्यूब	बैटरी	भण्डार व अतिरिक्त कल पुर्जे	वसों व प्रमुख पुर्जो का जीर्णोद्धार	योग
१९९०-९१	३३९.८४	१०३.२८	१०८.३४	१५.६३	११२.३२	११२.०३	७९१.४४
१९९१-९२	३४४.९३	११८.६९	११६.२८	१७.८६	११६.९३	११४.३९	८२९.०९
१९९२-९३	३६६.६८	१२९.६३	१२९.३९	१९.३८	११९.४७	११७.६३	८८२.१८
१९९३-९४	३७८.२९	१३४.४८	१३३.६८	२२.७४	१२२.६३	१२०.०९	९११.६१
१९९४-९५	३८८.६३	१५९.७४	१४३.५४	२६.४९	१२७.७९	१२४.७२	९७०.९१

स्रोतः- संभागीय कार्यालय से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर

तालिका क्रमांक १५ में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सामग्री पर व्यय का अध्ययन किया गया है। सामग्री में डीजल, मोबिल आयल, ग्रीस, अन्य, टायर व ट्यूब, बैटरी, भण्डार व अतिरिक्त कल पुर्जे, बसों व प्रमुख पुर्जो का जीर्णोद्धार को सम्मिलित किया गया है। वर्ष १९९०-९१ में डीजल पर ३३९.८४ लाख रुपये मोबिल आइल, ग्रीस व अन्य पर १०३.२८ लाख रुपया, टायर व ट्यूब पर १०८.३४ रुपया, बैटरी पर १५.६३ लाख रुपया, भण्डार व अतिरिक्त कल पुर्जो पर ११२.३२ लाख रुपया, बसों व प्रमुख पुर्जो का जीर्णोद्धार पर ११२.०३ लाख रुपया व्यय किया गया। वर्ष १९९०-९१ में सामग्री पर कुल व्यय ७९१.४४ लाख रुपया व्यय किया गया। वर्ष १९९१-९२ में ८२९.०९ लाख रुपया, सामग्री पर व्यय किया गया, वर्ष १९९२-९३ में ८८२.१८ लाख रुपया व्यय किया गया। वर्ष १९९३-९४ में ९११.६७ लाख रुपया व्यय किया गया। वर्ष १९९४-९५ में ९७०.९१ लाख रुपया सामग्री पर व्यय किया गया है। वर्ष १९९०-९१ से १९९४-९५ तक सामग्री व्यय में लगातार वृद्धि होती गयी है। सामग्री व्यय में वर्ष १९९१-९२ में ३७.६५ लाख रुपये की वृद्धि हुई है। वर्ष १९९२-९३ में ५३.०९ लाख रुपया, वर्ष ९३-९४ में २९.४३ लाख रुपया, वर्ष ९४-९५ में ५९.३० लाख रुपया वृद्धि हुई। सामग्री व्यय में सबसे कम वृद्धि ९३-९४ में २९.४३ लाख रुपये हुई एवं सबसे अधिक वृद्धि वर्ष ९४-९५ में ५९.३० लाख रुपये हुई जो लगभग दो गुने के बराबर है। सामग्री व्यय में वृद्धि दो गुनी हो गयी, लेकिन वसों की दशा में शोधार्थी को कोई परिवर्तन देखने को नहीं मिला है।

तालिका क्रमांक-१६

प्रति बस किलोमीटर सामग्री पर व्यय राशि (पैसों में)

सन्	ईंधन (डीजल)	मोविल, आइल ग्रीस, अन्य	टायर व ट्यूब	बैटरी	भण्डार व अतिरिक्त कल पुर्जे	वसों व प्रमुख पुर्जों का जीर्णोद्धार	योग
१९९०-९१	६०.३८	२०.३५	३६.३९	३.३८	१८.९७	१९.९३	१५९.४
१९९१-९२	६४.३९	२२.७८	३८.६८	५.२६	१९.८३	२१.२३	१७२.१७
१९९२-९३	६८.७६	२६.३८	४१.३८	७.९३	२२.२३	२५.६८	१९१.८५
१९९३-९४	७१.०३	३०.०१	४४.९७	९.०२	२६.७४	२८.२९	२१०.०६
१९९४-९५	७४.८१	३६.२०	४७.०८	११.०८	२९.२७	२९.०१	२२७.४५

स्रोतः- संभागीय कार्यालय से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर

तालिका क्रमांक १६ प्रति बस किलोमीटर सामग्री पर व्यय राशि का पैसोंमें अध्ययन किया गया है। सामग्री व्यय में डीजल, मोबिल आयल, ग्रीस आदि विभिन्न मदों को सम्मिलित किया गया है। वर्ष १९९०-९१ में सामग्री पर प्रति किमी व्यय डीजल पर ६०.३८ पैसे, मोबिल आयल पर २०.३५ पैसे, टायर व ट्यूब पर ३६.३९ पैसे, बैटरी पर ३.३८ पैसे, भण्डार व अतिरिक्त पुर्जोंपर १८.९७ पैसे, बसों व प्रमुख पुर्जों का जीर्णोद्धार पर १९.९३ पैसे व्यय किया गया। वर्ष १९९१-९२ में सामग्री पर व्यय १५९.४ पैसे किया गया। वर्ष १९९१-९२ में सामग्री पर व्यय १७२.१७ पैसे, वर्ष १९९२-९३ में १९१.८२ पैसे वर्ष १९९३-९४ में सामग्री पर व्यय २१०.०६ ऐसे, वर्ष १९९४-९५ में २२७.४५ पैसे विभिन्न मदों पर व्यय किया गया। वर्ष १९९०-९१ से १९९४-९५ तक लगातार सामग्री व्यय में वृद्धि हुई है। यह वृद्धि कुछ कम एवं कुछ अधिक हुई है। सामग्री व्यय में सबसे कम वृद्धि १९९१-९२ में १२.७७ पैसे हुई तथा सबसे अधिक वृद्धि १९९२-९३ में १९.६५ पैसे १२.७७ पैसे हुई तथा सबसे अधिक वृद्धि २९९२.९३ में १९.६५ पैसे हुई। १९९३-९४ में १८.२४ की एवं १९९४-९५ में १७.३९ पैसे की वृद्धि हुई। वर्ष १९९३-९४ एवं १९९४-९५ में सामग्री व्यय प्रति किलो मीटर कुछ कम हुआ है। सामग्री व्यय में प्रतिकिमी वृद्धि होने से परिवहन सेवाओं की लागत में वृद्धि हो रही है ,सामग्री पर अधिक व्यय होने के कारण किराये में वृद्धि होना स्वाभाविक है।

तालिका क्रमांक -१७

यात्री बसों पर राज्यवार वार्षिक मोटर वाहन कर दिनांक ३१-३-९५ (रुपयों में)

राज्य	५२ सीट क्षमता की बस में प्रति वर्ष
१- आंध्र प्रदेश	३५,०००
२- बिहार	३२०००
३- गुजरात	३०,०००
४- हरियाणा	३५०००
५- मध्यप्रदेश	३०,०००
६- महाराष्ट्र	३३०००
७- मैसूर	३८,०००
८- उड़ीसा	३२,०००
९- पंजाब	३८,०००
१०- राजस्थान	३५,०००
११- तमिलनाडु	३३,०००

पाकिट बुक आन ट्रांसपोर्ट इन इंडिया

तालिका क्रमांक १७ में यात्री बसों पर राज्य वार वार्षिक मोटर वाहन कर का अध्ययन किया गया है। भारत के विभिन्न राज्यों में मोटर वाहन पर अलग-अलग कर निर्धारण किया गया है मोटर वाहन पर ३१ मार्च ९५ को मोटर वाहन कर पंजाब में ३८,००० रुपया कर के रूप में लगता था तथा पंजाब के समान ही ३८,००० हजार रुपया वाहन कर मैसूर में निर्धारित किया गया था। आंध्र प्रदेश, हरियाणा और राजस्थान में मोटर वाहन कर प्रति वर्ष ३५,००० रुपया लगाया गया। मोटर वाहन पर महाराष्ट्र और तमिलनाडु में ३३,००० रुपया निर्धारित किया गया। बिहार और उड़ीसा में ३२,००० रुपया वाहन कर के रूप में निर्धारित किये गये। गुजरात और मध्यप्रदेश में एक समान ३०,००० रुपया वाहन कर लगाया गया। सारणी से ज्ञात होता है, कि सबसे अधिक वाहन कर मैसूर एवं पंजाब में ३८,००० रुपया है, जबकि सबसे कम कर गुजरात और मध्यप्रदेश में ३०,००० रुपया है। यह कर ५२ सीट क्षमता वाली बस में प्रति वर्ष शासन को चुकाना पड़ता है। अन्य राज्यों की तुलना में मध्य प्रदेश में वाहन कर भी कम है।

अवक्षयण

निगम के इस मद यात्री बसों, ट्रकों, विभागीय गाड़ियों अन्य संपत्तियों जैसे छोटे छोटे औजार, निगम के निजी स्थायी भवन, अस्थाई भवन, फर्नीचर, विद्युत उपकरण तथा कर्मशालाओं के संयंत्रों की राशि सम्मिलित की गयी है।

किसी भी उपक्रम के लिये अपनी स्थिर संपत्तियों पर होने वाले ह्रास के लिये लाभालाभ से अवक्षयण की व्यवस्था करना अनिवार्य है। अन्यथा उसकी स्थिर संपत्तियों के पुर्नस्थापन की व्यवस्था न होने से कुछ ही समय में वह उपक्रम बंद होने की स्थिति में आ जाता है, निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा अवक्षयण की व्यवस्था को उसके पास उपलब्ध स्थिर संपत्तियों के अनुपात में देखना चाहिए, निगम की स्थिर संपत्तियों में सबसे महत्वपूर्ण उसकी मोटर बसे हैं, कुल स्थिर संपत्तियों का ८० से ९० प्रतिशत भाग मोटर बसों के रूप में है। मोटर बसों का ह्रास काफी तेज गति से होता है, और इसलिये उन पर अवक्षयण की दर भी अधिक होना चाहिए। भारतीय आयकर अधिनियम के अंतर्गत नियमों के अनुसार मोटर बसों पर उनकी पुस्तक मूल्य के ३० प्रतिशत तक अवक्षयण का प्रावधान है।

अवक्षयण का उद्देश्य संपत्ति के मूल्य पर हुई हानि का प्रावधान करना ही नहीं वरन् पुनः स्थापना की व्यवस्था करना भी है, इस दृष्टि से बढ़ते हुए मूल्य को देखते हुए निगम द्वारा अवक्षयण के लिए किया गया प्रावधान बहुत ही अपर्याप्त प्रतीत होता है। इस कम प्रावधान का एक स्वाभाविक परिणाम यह भी है कि निगम को अपनी बसों के पुर्नस्थापना के लिए भी नई पूंजी पर निर्भर रहना पड़ता है, और इस प्रकार निगम राज्य सरकार से न केवल अपने विस्तार के लिये वरन् अपनी बसों के पुर्नस्थापना के लिये भी अतिरिक्त पूंजी की मांग करता रहता है। यह मांग राज्य के उपलब्ध संसाधनों पर एक भार स्वरूप होती है।

मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा अवक्षयण के लिये किया गया प्रावधान कम है। यह इसबात से भी प्रदर्शित होता है कि प्रति किलोमीटर अवक्षयण

के लिये किया गया प्रावधान अखिल भारतीय स्तर पर विभिन्न राजकीय सड़क परिवहन निगमों द्वारा किये गये प्रति किलोमीटर औसत प्रावधान की अपेक्षा कम है।

पूंजी पर व्यय

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में राज्य सड़क परिवहन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार निगम की दी गयी पूंजी पर ब्याज की दर केंद्रीय सरकार के परामर्श से की जाती है। यह दर प्रारंभ में ५.५ प्रतिशत निर्धारित की गयी थी, किंतु फरवरी १९८९-९० से इसे बढ़ाकर ६.२५ प्रतिशत कर दिया गया है। १९९४-९५ के अंत तक निगम द्वारा ६९४.५३ लाख रुपया ब्याज देय था जिसके विरुद्ध केवल २५०.९१ लाख रुपया का ही भुगतान किया गया था, और इस प्रकार ४४३.६७ लाख रुपया ब्याज देना शेष था, निगम द्वारा देय और अदत्त ब्याज का विवरण नीचे लिखे अनुसार है।

तालिका क्रमांक-१८

लाख रुपया

३१ मार्च १९९० तक देय कुल ब्याज	५.२२.३८	१७२.१५	६९४.५३
चुकाया गया कुल ब्याज	१२७.०२	१२३.९०	२५०.९१
३१ मार्च १९९५ को देय शेष	३९५.३६	४८.२६	४४३.६२

स्रोत:- संभागीय कार्यालय से प्राप्त जानकारी के आधार पर

निगम ने राज्य सरकार को ब्याज माफ करने हेतु आवेदन किया, राज्य सरकार द्वारा यह अमान्य कर दिया गया वर्ष १९९४-९५ में अदत्त ब्याज में से निगम को ३० लाख रुपया ब्याज, पूंजी, अंशदान में समायोजन करने की अनुमति दे दी गयी। इसी प्रकार भारत सरकार की देय ब्याज में से ७८.५ लाख रुपया नगद तथा ४५.३४ लाख रुपया पूंजी अंशदान में समायोजन द्वारा कियागया, इस प्रकार निगम को दो पूंजी साधन प्राप्त हुए उनमें से ७५.३४ लाख रुपया ब्याज के दायित्व की पूंजी दायित्व में परिवर्तन द्वारा हुए, और इस प्रकार उस सीमा तक पूंजी साधन केवल अविहित साधन को ही प्रदर्शित करते हैं।

४- इन-पुट, आउट-पुट अनुपात

सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र में परिवहन सेवा में आय एवं व्यय ज्ञात हो जाने पर इन पुट, आउट पुट अनुपात सरलता से ज्ञात किया जा सकता है। इन पुट से आशय परिवहन सेवा में होने वाले विनियोग से लगाया जाता है, जबकि आउट पुट का आशय परिवहन सेवा से होने वाली आगम या आय से लगाया जाताहै। जब विनियोग एवं आगम का पता लग जाता है तो इसके आधार पर इनपुट, आउट पुट अनुपात निकाला जा सकता है। इन पुट, आउट पुट अनुपात को ज्ञात करने के लिये विभिन्न वर्षों के विनियोग एवं आगम को एक दूसरे से तुलना करके ज्ञात किया जा सकता है। यह विनियोग विभिन्न क्षेत्रों जैसे वाहन क्रय, मरम्मत, प्रशासनिक व्यय, टैक्स, कर्मचारियों को बोनस, यूनीफार्म, कार्यशाला आदि विभिन्न मदों में किया जाता है। समय के साथ इस व्यय में वृद्धि होती रहती है, जिससे सार्वजनिक क्षेत्र में आय कम होती जाती है। दोनों क्षेत्रों द्वारा संचालित किमी के आधार पर प्राप्त आय से यह अनुपात निकाला जा सकता है। परन्तु निजी क्षेत्र में बस मालिकों का व्यय पर पूर्ण रुपेण नियंत्रण रहने के कारण आय में सतत वृद्धि होती देखी गयी है। इन पुट आउट पुट अनुपात को निम्न तालिका मे प्रदर्शित किया जा रहा है।

तालिका क्रमांक-१९						
क्र०	वर्ष	कुल संचालित किलोमीटर	कुल प्राप्त आय (आय रुपयो में)	प्रति किमी (आय रुपयों में)	प्रति किमी (व्यय रुपयों में)	इनपुट आउट पुट अनुपात
१	१९८९-९०	२९८७४५५	१६०५८.०५५	५.३७	७.४६	१:१.३
२	१९९०-९१	३०४५५६०	१९४०७.०००	६.३७	८.२३	१:१.३
३	१९९१-९२	३२८८१६०	२०८३८.०६०	६.३३	८.७४	१:१.४
४	१९९२-९३	३५५४६४५	२५१५०.७२५	७.०७	९.७६	१:१.४
५	१९९३-९४	३६४४२४०	२८२७०.२८६	७.७८	१०.९३	१:१.४
६	१९९४-९५	४०३८५९०	३२०३८.६७५	७.७३	११.७५	१:१.५

तालिका क्रमांक १९ का अध्ययन करने पर यह ज्ञात होता है, कि कुल संचालित किमी की संख्या में निरंतर वृद्धि हो रही है। वर्ष १९८९-९० में सागर संभाग में संचालित किलोमीटर २९८७४५५ है, जबकि कुल आय २६०५८.०५५ रुपये है। इसी प्रकार वर्ष १९९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४ और ९४-९५ में क्रमशः ३०४५५६०, ३२८८१६०, ३५५४६४५, ३६४४२४० एवं ४०३८५९० किलोमीटर बसें सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र द्वारा संचालित की गयी। इस अवधि में कुल प्राप्त आय वर्ष १९८९-९० में १६०५८०५५ रुपया रही जो संचालित किलोमीटर के अनुपात मेंकाफी कम है। इसी प्रकार वर्ष १९९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४ एवं ९४-९५ में क्रमशः १९४०७०००, २०८३८०६०, २५१५०७२५, २८३७०२८६ एवं ३२०३८६७५ रुपया आय प्राप्त हुई। प्रति किलोमीटर आय वर्ष १९८९-९० में ५.३७ रुपया हुई। इसी प्रकार वर्ष १९९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४ एवं ९४-९५ में क्रमशः प्रति किलोमीटर आय ६.३७, ६.३३, ७.०७, ७.७८ एवं ७.९३ रुपया हुई जो काफी कम है। वर्ष १९८९-९० में प्रति किमी व्यय ७.४६ रुपया था। वर्ष १९९०-९१, ९१-९२, ९२-९३, ९३-९४ एवं ९४-९५ में प्रति किलोमीटर व्यय क्रमशः ८.२३, ८.७४, ९.७६, १०.९३ एवं ११.७५ रुपया हुआ। प्रति किलो मीटर व्यय में प्रति किलोमीटर आय की तुलना में वृद्धि हुई है। इनपुट आउट पुट अनुपात वर्ष १९८९-९० में १:१.३ था वर्ष १९९०-९१ में भी यही अनुपात रहा वर्ष १९९१-९२ से १९९३-९४ तक इनपुट आउट अनपात १:१.४ रहा तथा वर्ष

१९९४-९५ में इसमें वृद्धि होकर १:१.५ हो गया। प्रति किलो मीटर संचालित बस सेवा से प्राप्त आय की तुलना में व्यय अधिक हो रहा है। वाहनों की मरम्मत तथा रखरखाव के व्यय में भी वृद्धि हो रही है। क्योंकि पुराने वाहनों को अधिक मरम्मत एवं रखरखाव की आवश्यकता पड़तीहै जिससे बस सेवा को निरंतर हानि हो रही है। व्यय आय से अधिक होने के कारण सार्वजनिक क्षेत्र को आलोच्य अवधि में प्रति वर्ष घाटा उठाना पड़ रहाहै जबकि निजी क्षेत्र की बसों को संचालित करने में अधिक व्यय होने के बावजूद भी मुनाफा कमा रही है। डीजल की महंगाई के कारण प्रति किलोमीटर व्यय में लगातार वृद्धि होती जा रही है। परन्तु आय में वृद्धि तो हो रही है लेकिन जिस अनुपात में होना चाहिए उस अनुपात में नहीं हो रही है।

५ - लाभदायकता विश्लेषण

किसी भी व्यवसाय का उद्देश्य अधिक से अधिक लाभ कमाना होता है। जैसा कि अल्फ्रेड मार्शल ने लिखा है कि प्रत्येक व्यक्ति की व्यावसायिक क्रिया का उद्देश्य आर्थिक होना चाहिए। पी एफ ड्रकर ने एक स्थान पर लिखा है कि "संस्था का उद्देश्य स्वभाव एवं आवश्यकता यह है कि वह जोखिम उठाएं, जोखिम उत्पन्न करें जब तक हम जोखिम के लिये व्यवस्था नहीं करेंगे उत्पादन क्षमता के नष्ट होने का डर है, और इसलिये एक न्यूनतम लाभ जो इन जोखिमों के लिये जो कि हमें अनिवार्यतः उठानी पड़ती है, पर्याप्त हो न केवल उपक्रम के वरन समाज के अस्तित्व के लिये भी आवश्यक है, वास्तव में आर्थिकलाभ की आशा ही व्यवसायी को कार्य करने हेतु प्रेरित करती है।"

लाभदायकता मापदण्ड पर्याप्त सरल एवं शीघ्र समझने योग्य है, तथा उपक्रम की समस्त कार्यकुशलताओं को सामूहिक रूप से स्पष्ट करता है, निजी क्षेत्र के उद्योगों की कार्यकुशलता मापने के लिये यही एक सर्वमान्य मापदण्ड है। क्योंकि इन उद्योगों का प्रमुख उद्देश्य अधिकतम लाभ अर्जित करना होता है, लोक निगम का प्रमुख उद्देश्य लाभ कमाना नहीं होता है, बल्कि ये उपक्रम जनसेवा की

भावना पर आधारित होते हैं। अतः इन उपक्रमों में लाभदायकता को कार्यकुशलता का मापदण्ड मानना उचित प्रतीत नहीं होता है। किंतु इस संबंध में यह भी कहा जा सकता है, कि यदि लोक उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ शोषण पर आधारित न हो बल्कि वाणिज्यक एवं औद्योगिक नियमों के विधिवत पालन एवं जनहित को ध्यान में रखकर अर्जित किया गया हो, तो ऐसी लाभदायकता को मापदण्ड के रूपमें अर्जित किया जा सकता है। यदि वर्तमान उपक्रम भविष्य में और भी अधिक विस्तार के लिये लाभ के रूप में कुछ राजस्व प्रदान करते हैं, तो अनुचित नहीं है।

प्रत्येक व्यवसायी लाभ को अधिकतम बनाये रखना चाहता है, परन्तु लाभ की अधिकता का आशय सिर्फ निरपेक्ष रूप में नहीं होता वरन लाभ की अधिकता वास्तव में सापेक्ष रूप से होना चाहिए। प्रत्येक संस्था यह प्रयत्न करती है, कि उसके द्वारा अर्जित लाभ न केवल निरपेक्ष रूप से अधिक हो, वरन् सापेक्षिक दृष्टि से भी अधिक हो, अर्थात उस संस्था में प्रयुक्त पूंजी, साहस व जोखिम की तुलना में लाभ की मात्रा पर्याप्त हो लाभार्जन क्षमता का किसी भी व्यावसायिक संस्था व निगम में अत्यधिक महत्व है।

लाभ की स्थिति प्रतिदिन के तापमान की तरह परिवर्तनशील है, जिस प्रकार एक मौसम वैज्ञानिक एक दिन के भिन्न-भिन्न तापमानों का आंकलन करता है तथा इसकी सहायता से भविष्य के मौसम के बारे में अनुमान लगाता है, ठीक उसी प्रकार वित्तीय विश्लेषण भी लाभदायकता का अध्ययन कर संस्था के भविष्य के बारे में अनुमान लगाता है, लाभ प्रदत्ता लाभार्जन तथा प्रबंधकीय कुशलता का माप है लाभार्जन क्षमता विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि एक वर्ष के व्यवहारों के उपरांत लाभ की स्थिति क्या है?

लाभार्जन क्षमता विश्लेषण के लिये दो महत्वपूर्ण प्रश्नों पर सतर्कता पूर्वक निर्णय लेना आवश्यक है, प्रथम लाभार्जन क्षमता का आधार क्या हो तथा द्वितीय लाभार्जन क्षमता को कैसे मापा जाए। लाभार्जन मापदण्ड से संबंधित महत्वपूर्ण तथ्य लोक निगमों में कार्यकुशलता मापने के लिये लाभदायकता मापदण्ड का

प्रयोग करते समय निम्नलिखित तथ्यों को ध्यान में रखना चाहिए।

अ- सर्वप्रथम इस तथ्य पर ध्यान देना होगा, कि लोक निर्माण विभाग एकाधिकारी स्थिति में कार्य कर रहा है, अथवा प्रतिस्पर्धात्मक स्थिति में। साथ ही इस बात पर ध्यान देना होगा, कि अर्जित लाभ एकाधिकारी स्थिति के फलस्वरूप शोषण का परिणाम है, अथवा कुशल संचालन के कारण संभव हुआ।

ब- अर्जित संपूर्ण लाभ पर कार्यकुशलता के अतिरिक्त उत्पादन का स्वरूप मांग में परिवर्तन, पूंजी व श्रम की मात्रा एवं स्थिति व्यापारिक उतार-चढ़ाव मौद्रिक नीति आदि तत्वों का प्रभाव पड़ता है। अतः कार्यकुशलता मापने के लिये इस मापदण्ड का प्रयोग करते समय उपर्युक्त तथ्यों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।

स- लाभ के किसी स्तर को उपयुक्त माना जाए यह भी इस संबंध में एक महत्वपूर्ण विचारणीय विषय है, लाभ की मात्रा में वृद्धि प्रबंध की कार्यकुशलता वृद्धि अथवा अकार्य कुशलताओं में कमी करने का परिणाम है, अथवा वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि कर लाभ में वृद्धि की गयी या अन्य तत्व लाभ की मात्रा को प्रभावित कर रहे हैं। इन सभी तथ्यों को ध्यान में रखकर ही लाभ की मात्रा को उपक्रम की कार्यकुशलता के मापन हेतु प्रयोग किया जाना चाहिए।

द- निगमों के लाभ की मात्रा पर उत्पत्ति ह्रास एवं उत्पत्ति वृद्धि नियम का भी प्रभाव पड़ता हैं। कार्यकुशलता में बिना अंतर आए लाभ इन नियमों के कारण भी बढ़ सकता है और कम भी हो सकता है।

इसके अतिरिक्त एक संस्था की लाभ प्रदत्ता की गणना इसके लाभदायकता के अनुपातों के माध्यम से की जा सकतीहै अन्य शब्दों में लाभप्रद अनुपातों से निम्न प्रश्नों केउत्तर प्राप्त किये जा सकते हैं

अ- क्या संस्था द्वारा अर्जित लाभ पर्याप्त है?

ब- इसकी लाभ की दर क्या है?

स- संस्था के विभिन्न विभागों की लाभ दर क्या है?

द- लाभांश कितना है?

य- प्रति अंश अर्जन अनुपात क्या है?

र- लाभांश के रूप में कितनी राशि बांटी गयी है?

ल- सामान्य अंशधारियों के विनियोग पर लाभ दरें क्या हैं?

कुछ संस्थाएं ऐसी होती हैं, जिनका उद्देश्य लाभ न कमाकर सेवाएं प्रदान करना होता है। अतः इसी क्रम में सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम विभिन्न राज्यों के निगमों से बड़ा है, जिसका उद्देश्य प्रथम सेवाएं प्रदान करना उसके पश्चात लाभ अर्जित करना है, लाभ प्रदता अध्ययन परिवहन निगम न केवल अपने व्यावसायिक क्षेत्र में अन्य प्रतियोगियों के समक्ष अपनी वास्तविक स्थिति सुनिश्चित करने में सहायता देता है। बल्कि पिछले अनुभवों द्वारा प्राप्त ज्ञान के लिये अपनी वित्तीय तथा सेवा नीतियों में त्वरित व सामयिक परिवर्तन करने में सहायता प्रदान करता है।

६- निजीकरण के प्रोत्साहन का सार्वजनिक यात्री परिवहन की लाभ दायकता पर प्रभाव

सड़क परिवहन सार्वजनिक एवं निजी दो क्षेत्रों में बंट गया है। ऐसा आभास मिलता है, कि राष्ट्रीयकरण के पश्चात प्रारंभिक वर्षों से सार्वजनिक क्षेत्र ने लाभ अर्जित किया है तथा यात्रियों को समुचित सुविधाएं प्राप्त हुई है और निजी क्षेत्र में निराशा का वातावरण बन गया, लेकिन जैसे- जैसे समय बीतता गया स्थिति बदलती गयी और लाभ एवं सेवा की दृष्टि से सार्वजनिक क्षेत्र ने निजी क्षेत्र का और निजी क्षेत्र ने सार्वजनिक क्षेत्र का स्थान ले लिया, तथा म.प्र. के. सड़क परिवहन सेवा में सार्वजनिक क्षेत्र के अंतर्गत केवल एक ही इकाई मप्र राज्य सड़क परिवहन निगम ही कार्यरत है।

मप्र राज्य सड़क परिवहन निगम की लाभदायकता का विश्लेषण से जो परिणाम मिले हैं उससे स्पष्ट है कि मप्र राज्य सड़क परिवहन निगम की लाभदायकता व संचालन क्षमता की दृष्टि से स्थिति संतोषजनक नहीं है। मप्र राज्य सड़क परिवहन निगम की अवधि में निरंतर हो रही हानि निगम की प्रबंधकीय कुशलता पर प्रश्न चिन्ह लगाती हैं।

मप्र राज्य सड़क परिवहन निगम को हो रही हानि का प्रमुख कारण पुराने व जर्जर वाहनों का होना, आय एवं सामग्री की चोरी होना निगम में व्याप्त भ्रटाचार कार्य के प्रति अनुउत्तरदायी रहना अंतर्राज्यीय शीघ्र व द्रुतगामी आरामदेय सेवाओं का अभाव, बिना टिकट, रियायती पास व फ्री पास व्ययों पर नियंत्रण न होना मूल्यों में वृद्धि, ऋणों पर देय ब्याज आदि है।

अतः स्पष्ट है कि निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम सागर संभाग के विषय में, निगम ने अपनी हानि को पूरा संभाग करने के लिये भरसक प्रयास किये हैं जिसके फलस्वरूप वर्ष १९९०-९१ तथा १९९१-९२ में यात्री परिवहन सेवाओं ने लाभ अर्जित किया। मध्यप्रदेश राज्य सड़क

अध्याय षष्टम

परिवहन यात्री सेवाओं का सर्वेक्षण

१- नियमितता

अ- प्रस्थान

ब- पहुंच

२- बसों की उपलब्दता

३- टिकिटों की उपलब्धता।

४- यात्री सुविधाओं की स्थिति।

५ - अन्य सुविधाएं

अ- विश्राम गृह की सुविधा।

ब- बस अड्डों की सुविधा।

स- जलपान गृह की सुविधा।

द- अमानती सामान गृह की सुविधाएं।

परिवहन निगम को लाभप्रद संस्था नहीं कहा जा सकता है, जब तक आम जनता को मितव्ययी, दक्ष, कुशल, शीघ्र, आरामदेह, द्रुतगामी, परिवहन सेवाएं व अपने व्ययों को पूरा कर लाभ प्रद स्थिति में परिणित न हो जाए।

उपर्युक्त तथ्यों के विवेचन से स्पष्ट होता है कि निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम सागर संभाग के विशेष संदर्भ में कि निजीकरण से यात्री परिवहन सुविधा आज सफल हो रही है। क्योंकि मानव के पास इस वैज्ञानिक युग में समय का अभाव रहता है। वह लंबी दूरी की यात्रा कम समय में और आराम के साथ करना चाहता है। जबकि मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की प्रदत्त सेवाएं अधिक उपयोगी सिद्ध नहीं हो रही हैं। इससे मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की निरंतर लाभदायकता की स्थिति में धीरे-धीरे कमी हो रही है, और मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम घाटे की ओर बढ़ रहा है, निजीकरण की घोषणा करने पर भी मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम अपने आप में कोई गुणात्मक सुधार करने में असफल रहा है।

१. नियमितता

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम की बसें सागर संभाग में नियमित रूप से नही चलती है, क्योंकि परिवहन निगम की बसों की हालत इतनी जर्जर है कि वे एक स्थान से दूसरे स्थान पर यदि पहुँच भी जायें, तो उनका लौटकर वापस डिपो तक आना बहुत मुश्किल है । उन बसों को मोबाइ ल बैन या क्रेन से खीचकर वर्कशाप तक लाया जाता है । इससे अनावश्यक व्यय में वृद्धि होती है, जबकि इसके विपरीत निजी बसों की हालत एक दम ठीक होती है और ज्यादातर बस आपरेटर्स नयी बसों का संचालन करना अधिक पसंद करते हैं, तथा लम्बें रूट की बसें तो एक दम नयी होती है जबकि सार्वजनिक क्षेत्र की लम्बे रूट की बसों की हालत भी संतोषजनक नहीं है । यदि इन बसों की हालत सही रहे भी तो निगम का प्रत्येक अधिकारी एवं कर्मचारी वर्तमान में भृष्टाचार की चपेट में आ गया है, और निगम की सम्पत्ति को अपनी सम्पत्ति न समझकर निगम को क्षति पहुंचाता है । निगम की बसों के कल–पुर्जे निकालकर उनको बाजार में बेचकर पैसा कमा लेते हैं और पुराने व डुप्लीकेट पुर्जे वाहनों में डाल देते हैं जिससे वाहन कुछ दिन सड़क पर सही चलने के पश्चात खराब हो जाता है, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को नियमित सेवायें निगम के वाहन नहीं दे पाते हैं ।

सड़क परिवहन समाज की एक प्रारम्भिक एवं मूल भूत आवश्यकता की पूर्ति करता है । परिवहन के अन्य साधनों जैसे रेल,वायुयान, जहाज इत्यादि की सफलता एक मात्र सड़क परिवहन पर निर्भर करती है । क्योंकि अन्य साधनों का प्रयोग करने के लिए सड़क परिवहन का सहारा लेना अनिवार्य होता है । आधुनिक युग में मोटर गाड़ी ही सड़क परिवहन का प्रधान अंग मानी जाती है भारत जैसे विकासशील कृषि प्रधान राष्ट्र में इसका अत्यधिक महत्व है क्योकि देश के आन्तरिक भागों को एक–दूसरे से जोड़ने के लिए सड़क परिवहन सर्वाधिक उपयुक्त साधन है । वास्तव में वर्तमान में आवश्यकता इस बात की है कि राज्य सरकार सारे यातायात को अपने हाथ में ले ले । राज्य परिवहन सेवा की आलोचना का बिन्दु इनका निरन्तर घाटे में चलना भी है । सार्वजनिक क्षेत्र

के सड़क परिवहन में घाटा निरन्तर बढ़ता जा रहा है । राष्ट्र की योजनाओं को सफल एवं प्रभावी बनाने के लिए सड़क परिवहन का तीव्र गति से विकास होना तथा इसके साथ–साथ नियमितता होना अति आवश्यक है । सड़क परिवहन का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है।

नियमितता के सम्बन्ध में निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा कुछ ठीक है । सर्वेक्षण में शोधार्थी ने यह पाया कि सार्वजनिक क्षेत्र से निजी क्षेत्र के यात्री वाहन अच्छी दशा में एवं नये अधिक संख्या में थे, जिसके परिणामस्वरूप इस क्षेत्र की सेवायें संतोषजनक पायी गयी । निजी क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा चोरी भी कम मात्रा में होती है । सार्वजनिक क्षेत्र में तो आज भी यह देखने को मिलता है कि परिचालक पूरे वाहन में ८ से १० टिकट ही बनाता है बाकी की सवारियों से राशि वसूल कर अपनी जेब में रख लेता है । इस वसूल की गयी राशि में से चालक, चैंकिग स्टॉफ, डिपो मैनेजर एवं आर.टी.ओ. को हिस्सा बांटता है । सर्वेक्षण से ऐसा ज्ञात हुआ है कि चालकों का कहना है कि यदि वह ऐसा नहीं करेगा तो उसे वाहन पर नहीं चलाया जायेगा सार्वजनिक क्षेत्र में नियमितता के सम्बन्ध में बाधक ठेका प्रणाली भी है । ठेका प्रणाली में परिचालकों का यह कहना है कि जब तक वाहन में ५० यात्री नहीं हो जाते तब तक वाहन नहीं चलेगा । इस प्रक्रिया से सार्वजनिक क्षेत्र में वाहनों की नियमितता सुचारू रूप से संचालित नहीं हो पा रही है ।

अ. प्रस्थान-

सार्वजनिक क्षेत्र की बसें सही समय पर प्रस्थान नहीं करती है, क्योंकि चालक एवं परिचालकों को ५० यात्री हो जाने पर बोनस मिलता है । अतः बोनस बनने की बजह से वह प्रस्थान के समय से १५–२० मिनट देरी से प्रस्थान करती है जिससे यात्रियों को आनावश्यक परेशानी का सामना करना पड़ता है । कभी–कभी जब यात्री बस में बैठे होते है, तब चालक वर्कशाप से डीजल डलवाता है, अथवा वाहन में मरम्मत करवाता है जिसके परिणामस्वरूप वाहन समय पर प्रस्थान नहीं कर पाते हैं । सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में यात्री खिड़की से टिकट कम मात्रा में लेते हैं, जिससे परिचालक बस स्टेण्ड पर ही वाहन के

पास खड़ा होकर टिकट बनाता है जिससे वाहन सही–समय पर प्रस्थान नहीं कर पाता है । वाहन के प्रस्थान में कभी–कभी बुकिंग बाबू बुकिंग सीट समय पर परिचालक को नहीं देता है, इससे विलम्ब होता है । सांयकालीन बस सेवा में बिजली न होने के कारण भी बिलम्ब हो जाता है, इससे वाहन समय पर प्रस्थान नहीं कर पाते हैं ।

निजी क्षेत्र के वाहन के संचालन में न तो बुंकिग सीट की आवश्यकता होती है और न ही चालक एवं परिचालक आने में विलम्ब करता है । क्योंकि इनको इस बात का ध्यान रखना पड़ता है कि यदि निजी क्षेत्र के वाहन प्रस्थान में अधिक समय तक रूके रहेंगे, तो यात्री दूसरे वाहन में बैठकर यात्रा करने लगते हैं । निजी बसों में यदि सवारियां कम रहेगी तो वह थेडी देर में प्रस्थान करेगी । फिर भी निजी वाहन सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों की अपेक्षा जल्दी अपने स्थान से गन्तव्य स्थान की ओर प्रस्थान कर देते है । वर्तमान में निजी बस क्षमता से अधिक सबारी बैठाते है, जिससे यात्रियों को तमाम यातनाओं का सामना करना पड़ता है । निजी क्षेत्र की बसें सार्वजनिक क्षेत्र से अनुबन्ध हो जाने से भी इनके प्रस्थान के समय पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ता है । आज निजी क्षेत्र बस यातायात में अच्छी सेवायें प्रदान कर रहा है ।

ब. पहुँच

सार्वजनिक क्षेत्र की बसें अपने नियत स्थान से चलकर गन्तव्य स्थान पर सही समय पर नहीं पहुंचती है, क्योकि बाहर शहर से निकलकर मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम की एक बुकिंग ऑफिस होता है । यहां १०–१५ मिनट लग जाते हैं छोटे–छोटे कस्बों में भी बुकिंग ऑफिस होती है । वहां भी समय २०–२५ मिनट लग जाते हैं । प्रत्येक दो या तीन घण्टे बाद चालक और परिचालक चाय या नाश्ते के लिए बस खड़ी कर देते हैं तथा यहां भी लगभग आधा घण्टा लग जाता है । प्रस्थान के स्थान से १०–१५ किलोमीटर पर एक चैंकिग नाका जिस पर १०–१५ मिनट लगते हैं तथा गन्तव्य स्थान पर पहुंचने के पहले भी एक चैंकिग नाका होता है जिस पर भी १०–१५ मिनट का समय लग जाता है । मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम का चैंकिग स्टॉफ रास्ते में मिल जाता

है, तो वह भी २०–२५ मिनट का समय लगा देते हैं । नदी को पार करने के लिए पथकर देने के लिए पथकर बैरियर पर ५–१० मिनट लग जाते हैं । अतः उपर्युक्त विवरण से यह स्पष्ट है कि मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम की बसें निश्चित समय पर अपने नियत स्थान पर नहीं पहुंचती है, जबकि निजी क्षेत्र की बसें अपने नियत समय पर प्रस्थान कर समय पर निश्चित स्थान पर पहुंचती है। क्योंकि निजी क्षेत्र की बसों के लिए शहर से निकलकर कोई बुकिंग ऑफिस नहीं होता है, तथा न ही यह लोग चाय और नाश्ते के लिए बस को रास्ते में खड़ी करते हैं, रास्ते के बस स्टेशन पर भी वह अधिक समय तक बस खड़ी नहीं करते हैं, तथा अधिक सवारियां बैठाने के चक्कर में निजी क्षेत्र के बस चालक सदैव मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम की बस से आगे चलते हैं । नदी पर पथकर देने में भी इन्हें इतना समय नहीं लगता है, और रास्ते में चैकिंग स्टॉफ नहीं मिलता है कभी–कभी आर.टी.ओ. रास्ते में मिल जाने या मोबाइल मजिस्ट्रेट रास्ते में मिल जाने पर ही निजी क्षेत्र की बसों को समय लगता है । इसके बाबजूद भी सार्वजनिक क्षेत्र की बसों से पहले निजी क्षेत्र की बसें नियत स्थान पर पहुंचती है ।

२. बसों की उपलब्धता

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में बसें कम होने पर प्रत्येक समय प्रत्येक स्थान के लिए बस उपलब्ध नहीं हो पाती है । निगम में अब निजी क्षेत्र की बसों को अनुबंध पर लेकर निगम से जोड़ लिया है, जिससे बसों की संख्या में वृद्धि हुई है, तथा वर्तमान में अब निगम की बसो की उपलब्धता में वृद्धि हुई है । मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम की बसों की हालत जर्जर अवस्था में होने से लम्बी दूरी की बसों में यात्री यात्रा करना पसन्द नहीं करते हैं, तथा अनुबन्धित निजी क्षेत्र की बसें नयी होने के कारण तेज चलती है तथा रास्ते में भी बहुत कम समय लेती है । आज कल प्रत्येक यात्री कम समय में यात्रा करना अधिक पसन्द करता है । सार्वजनिक क्षेत्र की बसें यदि रास्ते में खराब हो जाती है तो उसको वर्कशाप तक लाने के लिए दूसरी मोबाइल वाहन या क्रेन का सहारा लेकर वर्कशाप तक पहुंचाया जाता है, जिससे कम से कम

दो या तीन दिन का समय लग जाता है । इससे भी बसों की उपलब्धता प्रभावित होती है तथा मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम घाटे में चलने के कारण नयी बसों की खरीददारी कम करता है और जो भी बसों की खरीवदारी की जाती है, वह जिस क्षेत्र का परिवहन मंत्री होता है, वह अपने क्षेत्र की डिपो में अधिक बसें लगवाने की कोशिश करता है, तथा वह इस कार्य के लिये अधिकारियों पर दबाव डालकर बसें अपने क्षेत्र विशेष की डिपो में लगवा लेता है । इसी तरह मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम का अध्यक्ष भी अधिकारियों पर राजनीतिक दबाब डालकर बसों को अपने क्षेत्र की डिपों में लगवा लेता है जिससे बसों की उपलब्धता प्रभावित होती है ।

निजी क्षेत्र में बस आपरेटरों द्वारा प्रत्येक स्थान पर बसों की उपलब्धता सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अधिक है । निजी क्षेत्र में बसें समय पर उपलब्ध रहती है, तथा इस क्षेत्र में बसों की संख्या सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अधिक है । निजी क्षेत्र में बसों की समय पर उपलब्धता इसलिए भी है, कि इनकी यूनियन होती है और बस को नियत समय पर प्रस्थान करवा देते हैं, क्योंकि पीछे जाने वाली बस लग जाने से चालक और परिचालक पहले वाली बस को प्रस्थान करने के लिए कहने लगते हैं । शोधार्थी द्वारा सर्वेक्षण में यह पाया गया है, कि सागर संभाग में भी सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र में बसों की उपलब्धता अधिक एवं समय पर है, तथा सार्वजनिक क्षेत्र की तुलना में निजी क्षेत्र में बसों की संख्या अधिक है । निजी क्षेत्र में बसों की संख्या अधिक होने के कारण बसों की उपलब्धता भी अधिक एवं पर्याप्त है । यात्री भी सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र की बसों में यात्रा करना ज्यादा पन्सद करते हैं ।

३. टिकटों की उपलब्धता

शोधार्थी ने सर्वेक्षण में यह पाया कि मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम द्वारा सागर सभांग की समस्त डिपो के सम्बन्धित परिचालकों को बुकिंग लिस्ट एवं टिकट उपलब्ध करवाये जाते हैं, परन्तु परिचालक समस्त यात्रियों को टिकट उपलब्ध नहीं करातें हैं । परिचालक यात्रियों से किराये की राशि

वसूल कर अपने पास रख लेते हैं तथा यात्रियों को टिकट न देकर बिना टिकट यात्रा करवाते हैं, जबकि निगम की प्रत्येक बस पर लिखा रहता है, कि बिना टिकट यात्रा करना कानूनन अपराध है । फिर भी परिचालक बिना टिकट यात्रा करवाते हैं, और उसके साथ यह भी लिखा रहता है कि बिना टिकट यात्रा करने पर ५०० रू. जुर्माना अथवा एक माह की सजा अथवा दोनों हो सकते हैं। फिर भी परिचालक यात्रियों के साथ ऐसा व्यवहार करते है । परिचालक ऐसा इसलिए करते हैं, ताकि परिचालकों पर डिपों मैंनेजर तथा अन्य उच्च अधिकारियों का दबाब रहता है कि इतने पैसे प्रतिमाह अधिकारियों को चाहिए। यदि परिचालक पैसे प्रतिमाह नहीं देते हैं, तो उनको ड्यूटी पर नहीं रखा जाता है, एवं जो परिचालक डिपो मैंनेजर एवं उच्च अधिकारियों की यह सलाह मान लेता है उसी परिचालक को ड्यूटी अमुक बस पर लगायी जाती है । लम्बे रूट की बसों पर पर तो ४०००–५००० रू. प्रतिमाह अधिकारियों को चाहिए, ऐसा अधिकारी परिचालकों से कहते हैं । शोधार्थी ने सर्वेक्षण में यह पाया कि यह सभी दोष अधिकारियों का है क्योंकि उनको हराम का पैसा लेने की आदत पड़ गयी है, और वह पूर्णरूपेण भृष्टाचार के दलदल में फंस गये हैं उससे निकलना फिलहाल मुश्किल कार्य है। यदि शासन थोड़ी शक्ति करे तो यात्री इस असुविध ा से बच सकते हैं लेकिन शासन खुद ही भृष्टाचार की कगार पर पहुंच चुका है । शासकीय धन का बुरी तरह से दुरूपयोग किया जा रहा है । सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में परिचालकों द्वारा यात्रियों को टिकट न उपलब्ध कराने से जितनी धनराशि यात्रियों से वसूल की जाती है वह अपने तथा अधिकारियों के बीच में बॉट लेता है इससे सभी खुश रहते हैं ।

सागर संभाग में टिकटों की उपलब्धता

निजी क्षेत्र में बस परिचालकों द्वारा लगभग प्रत्येक यात्री को टिकट उपलब्ध कराये जाते हैं । निजी क्षेत्र में टिकटों की बुकिंग का कार्य एक दिन पहले ही विडियो कोच एवं अन्य अच्छी बसों का प्रारम्भ हो जाता है, जिससे यात्रियों को यात्रा के दौरान इस असुविधा का सामना नहीं करता पड़ता है । निजी क्षेत्र में कम दूरी की बसों में भी परिचालकों द्वारा टिकट उपलब्ध कराये

जाते हैं । क्योंकि कभी–कभी बस मालिक भी रास्ते में अपनी बस को चैक करते हैं । निजी क्षेत्र में टिकट बस मालिक या उनकी यूनियन द्वारा उपलब्ध कराये जाते हैं । इन उपलब्ध टिकटों को परिचालकों द्वारा निजी वाहन में यात्रा करने वाले व्यक्तियों को उपलब्ध कराये जाते हैं । इन बसों में परिचालक चोरी नहीं के बराबर कर पाते हैं ।

टिकटों की उपलब्धता के सम्बन्ध में शोधार्थी ने सर्वेक्षण में यह पाया कि सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की हालत काफी दयनीय है क्योंकि परिचालक यात्रियों की संख्या के हिसाब से टिकट नहीं देते हैं यात्रियों को टिकट देने का परिचालकों का अनुपात १.५ का हैं । जिससे रास्ते में चैंकिग होने पर यात्रियों को कष्ट उठाना पड़ता है, और कभी–कभी तो यह भी पाया गया है कि यात्रियों को जुर्माना देना पड़ता है जिससे यात्री परेशान होकर निजी क्षेत्र की बसों में यात्रा करना अधिक सुविधाजनक समझते हैं, और निजी बसों में यात्रा करते हैं। निजी क्षेत्रों की बसों में परिचालक यात्रियों को टिकट उपलब्ध कराते हैं ।

४. यात्री सुविधाओं की स्थिति

स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात वर्तमान तक मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम ने परिवहन एवं यात्री सुविधाओं में काफी प्रगति की है, लेकिन यह प्रगति ऊंट के मुंह में जीरे के समान है । सार्वजनिक क्षेत्र में सागर सम्भाग में यात्री एवं परिवहन की लगभग मध्य प्रदेश जैसे ही स्थिति है । इस प्रगति से सागर सम्भाग की आर्थिक, सामाजिक एवं राजनैतिक प्रगति सम्भव हुई है । व्यक्तियों के आवागमन की सुविधाओं का विकास, जनसंख्या वृद्धि की तुलना में सड़कों की वृद्धि दर के साथ–साथ हुआ है, लेकिन यह विकास पर्याप्त नहीं हुआ, अभी और विकास होना बाकी है । मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम का यह दायित्व है कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें उपलबध करवाये , जिससे यात्रियों का आकर्षण निजी क्षेत्र की अपेक्षा सार्वजनिक क्षेत्र की ओर बढ़े जिससे सार्वजनिक क्षेत्र की आय में वृद्धि हो तथा सार्वजनिक क्षेत्र को घाटे से उबारा जा सके । सार्वजनिक क्षेत्र ने यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए विभिन्न नगरों तथा पर्यटन स्थलों तक यात्रा सुविधा उपलबध कराने के लिए

नयी एक्सप्रेस बस सेवा प्रारम्भ की है जिनमें आरामदायक सीटों व सामान रखने के लिए उचित एवं पर्याप्त स्थान उपलब्ध है । सार्वजनिक क्षेत्र ने कई और भी सुविधायें यात्रियों को प्रदान की है जो कि निम्नलिखित हैं–

१. *सुविधा बस–*

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में भोपाल, इन्दौर, जबलपुर, ग्वालियर, सागर एवं अन्य बड़े नगरों की यात्रा करने वाले यात्रियों को रेल्वे स्टेशन से उनके गन्तव्य स्थान तक पहुंचाने हेतु विशेष बस सुविधा संचालित की है । यह सुविधा बस रेलवे स्टेशन से रेल समय चक्र के अनुसार निश्चित समय पर शहर के विभिन्न मार्गो पर प्रस्थान करती है, तथा रेल में यात्रा करने हेतु यात्रियों को रेलवे स्टेशन से विभिन्न स्थानों की यात्रा करवाती है । यह विशेष सुविधा यात्रियों को प्रदान की गयी है ।

२. *शताब्दी लिंक बस सेवा–*

रेलवे प्रशासन ने दिल्ली से भोपाल के मध्य संचालित की जाने वाली शताब्दी एक्सप्रेस के यात्रियों को अवागमन की सुविधा प्रदान करते हेतु निगम द्वारा शताब्दी लिंक वाहन सेवायें विभिन्न नगरों के लिए संचालित की जा रही है, जो सम्बन्धित रेलवे स्टेशन से आवागमन करती है, तथा यात्रियों को समय पर गन्तव्य स्थान तक पहुंचाती है ।

३. *औद्योगिक नगरों तक बस सेवा–*

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम द्वारा सागर सम्भाग के औद्योगिक नगरों जो कि शहर से २०–२५ किलोमीटर की दूरी पर बसाये गये हैं । इन नगरों तक सार्वजनिक क्षेत्र के वाहन यात्रियों को औद्योगिक नगरों तक पहुंचाने के लिए संचालित की जा रही है, जिससे औद्योगिक नगरों में स्थापित इकाइयों के कर्मचारी को पहुंचाने के लिए इन सार्वजनिक वाहनों की व्यवस्था की गयी है।

४. सुदूर क्षेत्रों को नगरों के लिए बस सुविधा–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा पिछड़े एवं सुदूर क्षेत्र के गांवों तक बस सेवा उपलबध करायी है, जिससे इन क्षेत्रों के यात्री शहरों तक बिना किसी कठिनाई के पहुंच सकें । शहरों में पहुंचकर यह व्यक्ति रोजगार के संसाधन जुटाकर जीवन स्तर में वृद्धि कर सकें।

५. सड़कों की सुविधा–

मध्य प्रदेश शासन ने सड़कों की दयनीय स्थिति में सुधार कर सड़कों पर गड्ढे एवं बरसात में बनने वाले तालाबों को मिटाकर अच्छी सड़कों का निर्माण करवाया है, जिससे यात्रियों को यात्रा के दौरान दांची एवं झटके महसूस न हों। अच्छी सड़कों के निर्माण से बसों के टायर और बसों का जीवन काल बढ़ जाता है । वर्तमान में राज्य सड़क सेवाओं की संख्या ७० है जिसमें २१ स्वायत्तशासी निगम ३१, सरकारी कम्पनियां, ८ विभागीय संगठन तथा १० नगर महापालिका द्वारा संचालित है ।

६. बसों की संख्या–

सार्वजनिक क्षेत्र में मध्य प्रदेश में कुल बसों की संख्या १.११ लाख है जो देश में उपलब्ध कुल बसों का लगभग २६ प्रतिशत है । सार्वजनिक क्षेत्र में पूर्व निर्धारित दर से किराया लेना, वाहनों में अधिक भीड़ न होना आदि सुविधायें भी हैं ।

सार्वजनिक क्षेत्र की यातायात व्यवस्था की अपेक्षा निजी क्षेत्र में नयी एवं बीडियो कोच बसें हैं जिनमें सीटों की कुल संख्या ३५ होती है। यह सीटें काफी आरामदायक एवं पैरों को फैलाने के लिए सीटों के मध्य पर्याप्त जगह होती है । निजी क्षेत्र की बसों की सीटें जिनकी संख्या ५०–६० होती है उनकी सीटें भी सार्वजनिक क्षेत्र की बसों से सही है । निजी क्षेत्र की बसों में पूर्व निर्धारित दर से किराया लेना, समय–सारिणी के आधार पर सेवाओं का संचालन, वाहनों में अधिक भीड़ न होना, आदि यात्री सुविधायें उपलब्ध हैं । निजी क्षेत्र ने

यातायात के क्षेत्र में अपना एकाधिकार कायम कर लिया है । निजी क्षेत्र को लम्बी दूरी की बसों में सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अधिक यात्री सुविधायें यात्रियों को प्रदान की जा रही है ।

५. अन्य सुविधायें-

सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में यात्रियों को पर्याप्त सुविधायें उपलब्ध नहीं करायी जा रही है । फिर भी सभी यात्रियों को प्रत्येक सुविधा उपलब्ध करायी जा सकती है । राज्य सड़क परिवहन निगम प्रत्येक सुविधा यात्रियों को उपलब्ध कराने की हर सम्भव कोशिश कर रहा है । हमारे संसाधन सीमित होने पर और समस्त सुविधायें उपलब्ध कराने के लिए सरकार प्रयासरत हैं। निजी क्षेत्र भी अपने यात्रियों को प्रत्येक सुविधा उपलब्ध कराने की कोशिश कर रही है । सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र दोनों की अन्य सुविधायें निम्नलिखित है।–

१. विश्राम गृह की सुविधा–

सार्वजनिक क्षेत्र में सागर संभाग में प्रत्येक बस स्टेण्ड पर एक–एक विश्राम गृह बनाया गया है । विश्राम गृह में कर्मचारियों एवं यात्रियों के ठहरने की सुविधा उपलब्ध करायी गयी है । ग्रामीण क्षेत्र में भी यात्री प्रतीक्षालयों का निर्माण कराया गया है, तथा कुछ यात्री, प्रतीक्षालय अभी निर्माणाधीन है । सार्वजनिक क्षेत्र के विश्रामगृहों में पूरी सुविधायें उपलब्ध हैं, जिसमें यात्री आराम से ठहर सकते हैं। विश्राम गृह की सुविधा निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में उपलब्ध नहीं है।

२. बस अड्डों की सुविधा–

सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में सागर सम्भाग में प्रत्येक डिपो पर एक–एक बस स्टेण्ड उपलब्ध है, तथा संभाग में सभी कस्बों में बस अड्डा की सुविधा उपलब्ध है । निजी क्षेत्र में भी शोधार्थी ने सर्वेक्षण में यह पाया कि संभाग की सभी बड़े कस्बों एवं जिलों में निजी क्षेत्र के बस अड्डे उपलब्ध हैं। छोटे

स्टेशनों पर बस अड्डों की सुविधा सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र दोनों में से किसी ने उपलब्ध नही करायी है । बस अड्डों पर यात्रियों को बसों का इन्तजार करने के लिए पर्याप्त स्थान होता है ।

३. जलपान गृहों की सुविधा–

सार्वजनिक क्षेत्र में प्रत्येक डिपो और बस अड्डे पर जलपान गृह की सुविधा उपलब्ध है, जिससे यात्रियों को स्वलपाहार के लिए बस अड्डे के बाहर नहीं जाना पड़ता है । जबकि निजी क्षेत्र में यह सुविधा उपलब्ध नहीं है ।

४. अमानती सामान गृह की सुविधायें–

सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में अमानती सामान गृह की सुविधा उपलब्ध है । इसमें यात्रियों का सामान अमानत के रूप में रख लिया जाता है तथा बाद में जब यात्री वापस चाहता है तो उसका सामान वापस कर दिया जाता है । इस कार्य के लिए सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा थोड़ा सा शुल्क यात्रियों से वसूल किया जाता है । निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में अमानती सामान गृह की सुविधा उपलब्ध नहीं है ।

अध्याय सप्तम

मोटर यातायात में सेविवर्गीय प्रबंध

१- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में प्रबंध एवं कर्मचारी संबंध।

२- यातायात का संगठनात्मक ढांचा।

३- कर्मचारियों की भर्ती नियुक्ति, मजदूरी,वेतन, पदोन्नति एवं स्तानांतरण एवं सेवा निवृत्ति

४- कर्मचारियों का कार्य विश्लेषणों एवं कार्य मूल्यांकन।

५- शासकीय नीति।

(१) निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में प्रबन्ध एवं कर्मचारी प्रबन्ध

जीवन में गति का जो स्थान है, किसी देश के सामाजिक और आर्थिक क्षेत्र में वही स्थान परिवर्तन का है। परिवहन जिस उद्देश्य से भी किया जाय, अन्ततोगत्वा वह सर्वांगीण विकास, शिक्षा के प्रसार, संगठन और मानवीय विचारों के संवहन का साधन बन जाता है। सागर सम्भाग में परिवहन सेवाओं में निजी क्षेत्र की सहभागिता उतनी ही महत्वपूर्ण है, जितनी कि सार्वजनिक क्षेत्र की। वर्तमान में यदि वास्तव में देखा जाये तो सरकारी बसों की अपेक्षा निजी बस यातायात में अधिक सफल है। वर्तमान में जनता भी सरकारी बसों की उपेक्षा निजी बसों के द्वारा ही अपनी यात्रा करना अधिक पसन्द करती है, क्योंकि सरकारी बसों का कोई ठिकाना नहीं रहता, कि वह गन्तव्य स्थान पर पहुँच ही जायें सरकारी बसों की हालत इतनी जीर्ण–शीर्ण है कि वह किसी भी जगह खराब होकर खड़ी हो जाती हैं जिससे यात्रियों को अनावश्यक परेशानी होती है। जबकि निजी क्षेत्र की बसें हमेशा सही स्थिति में रहती हैं, और ये सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा कम समय में और सुविधापूर्वक लोगों को उनके गन्तव्य स्थान पर पहुंचाती हैं। इस प्रकार से निजी क्षेत्र की बसों में हजारों लोगों को रोजगार की सुविधा भी उपलब्ध होती है, और वे अपने परिवार का जीवन यापन इसी से प्राप्त आय से करते हैं। निजी क्षेत्र के बस आपरेटर इस बात का पर्याप्त ध्यान रखते हैं, कि लोगों को किसी प्रकार की असुविधा न हो। निजी बसों के मालिक सदैव यही प्रयास करते हैं, कि उनकी बसें सदैव अच्छी स्थिति में रहें जिससे यात्रियों को परेशानियों का सामना न करना पड़े तथा निजी क्षेत्र के बस आपरेटर्स अपने यहां कार्यरत कर्मचारियों का भी पूरा ध्यान रखते हैं, यही कारण है कि निजी क्षेत्र की बसों में लापरवाही नहीं होने पाती है। निजी क्षेत्र में बस आपरेटर सदैव अपने ट्रान्सपोर्ट में योग्य एवं कुशल व अनुभवी कर्मचारियों की नियुक्ति करते हैं। इस प्रकार से निजी बस आपरेटरों का यातायात

सुविधाओं में अपना विशिष्ट स्थान होता है, और उसको भुलाया जाना मुश्किल है।

किसी भी राष्ट्र की जनसंख्या का उत्पादक प्रतिशत ही उसका मानव संसाधन है, विकसित राष्ट्रों में यह ५५ प्रतिशत से ६० प्रतिशत एवं विकासशील राष्ट्रों में यह ३० प्रतिशत तक उपलब्ध रहता है। मानव संसाधन का विकास उसकी उत्पादन क्षमता को अधिकाधिक बढ़ाकर उससे अधिकतम लाभ प्राप्त करना है। मानव संसाधनों पर निवेश की अविध अपेक्षाकृत लम्बी होती है, साथ ही यह मानव जीवन की समाप्ति के साथ ही इसका अन्त होता है। अतः मानव संसाधन का विकास दो चरणों में निहित है। गुणात्मक एवं परिमाणात्मक। विकास के ये दोनों चरण एक दूसरे के पूरक हैं, जिस प्रकार एक स्वस्थ शरीर में एक स्वस्थ मस्तिष्क वास करता है। परिवहन के क्षेत्र में भी विकास के यही दोनों पहलू लागू होते हैं। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों के प्रबन्ध पर पर्याप्त ध्यान देना अति आवश्यक है, क्योंकि कर्मचारियों पर ही दोनों क्षेत्रों का भविष्य निर्भर करता है। कर्मचारी किसी भी उपक्रम की रीढ़ होते हैं। बिना कुशल कर्मचारियों के कोई भी उपक्रम प्रगति नहीं कर सकता है। अतः कर्मचारियों के प्रबन्ध पर विशेष ध्यान देना वर्तमान युग की एक अनिवार्य आवश्यकता बन गयी है। राष्ट्र की प्रगति एवं विकास में लम्बे समय तक स्थायित्व बनाये रखने के लिए मानव श्रम का उचित महत्व एवं उपयोग किया जाना अनिवार्य है। एक समृद्ध जीवन स्तर की प्राप्ति तभी सम्भव है, जब प्रत्येक मानव इकाई का उत्पादन प्रक्रिया में समुचित योगदान हो।

वर्तमान में 'परिवहन में' निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र को विकासोन्मुख और प्रगतिशील बनाने में प्रबन्ध तंत्र की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। वह एक गहरी दृष्टि से युक्त होता है जिसके द्वारा निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में संस्कृति को सुदृढ़ करने वाली एक सफल शासकीय व्यवस्था बनायी जाती है। किसी भी संस्था की सफलता प्रबन्ध तंत्र की दूर दृष्टि, नेतृत्व, दल की कार्य प्रणाली, मानव संसाधन, सूचना आदि कई तत्वों पर निर्भर करती है। इन तत्वों की शक्ति किसी संस्था के केन्द्र में स्थापित होकर उसकी

संरचना को पूर्णता प्रदान करती है, और शक्तिमान बनाती है इससे स्पष्ट है कि किसी संस्था की कुल मानव संसाधन, उसकी संरचना और संस्कृति जिसके द्वारा उसने अपनी पहचान बनायी है, को परिलक्षित करती है, किसी भी संस्था के विकास एवं संस्कृति के लिए कार्मिक प्रणाली का विशेष एवं महत्वपूर्ण स्थान है। इसलिए उसका सुदृढ़ होना आवश्यक है। अभी तक कार्मिक प्रणाली का कार्य केवल भर्ती, वेतन, प्रशासन और औद्योगिक सम्बन्धों तक ही सीमित था परन्तु आज संस्थानों ने यह महसूस कर लिया है, कि मानव संसाधन का महत्व दूसरे अन्य संसाधनों 'से कहीं' अधिक बढ़ गया है और प्रबंध तंत्र को मजबूत करने में उसका विशेष योगदान है, इसी आधार पर हम निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था को अधिक गतिशील बना सकते हैं।

वर्तमान समय में 'जब देश में' औद्योगिक विकास व उदारीकरण का वातावरण निर्मित हो चुका है, कार्मिक प्रणाली में भी परिवर्तन की आवश्यकता महसूस की जा रही है। इसी कारण कार्मिक, प्रबन्धन का स्वरूप वर्तमान में बदलकर मानव संसाधन के रूप में सामने आ रहा है। पुरानी धारणाओं के विपरीत सेवायोजक और कर्मचारियों के संबंधों में भी परिवर्तन आ रहा है, ऐसा दोनों 'विचारों में' सांमजस्य बढ़ने के कारण ही सम्भव हुआ है। अब कोई भी सेवायोजक अपनी संस्था के लिए उपयोगी, ईमानदार, परिश्रमी और कर्तव्यनिष्ठ, कर्मचारी को खोना नहीं चाहता है, इतना ही नहीं कर्मचारी भी अपने सेवायोजक से न तो बेवजह विवाद करना चाहता है, और न बिना ठोस कारण के उसे त्यागना चाहता है क्योंकि वह भी भली-भांति जानता है कि उसका हित सेवायोजकों से सामंजस्य बनाये रखने में ही है। नौकरी की शर्तें, मांग व वितरण के सामान्य सिद्धान्त के अनुसार निश्चित होती है यही कारण है कि सेवायोजक अब कर्मचारी से उसकी क्षमतानुसार कार्य लेने में सफल हो रहे हैं और साथ ही कर्मचारियों को भी उनके श्रम का उचित मूल्य मिल रहा है। स्पष्ट है कि केवल इसी मार्ग पर चलकर सेवायोजकों की मुनाफा वृद्धि व राष्ट्र की समग्र उन्नति संभव है। यह मान्य तथ्य है कि हमारे देश में सबसे अधिक महत्व नौकरी की सुरक्षा को दिया जाता है। सरकारी नौकरियों को प्राथमिकता के पीछे भी यही मानसिकता है, क्योंकि वहां पर प्रत्येक कर्मचारी कम से कम अपनी नौकरी के

प्रति आश्वस्त रहता है, जबकि निजी संस्थाओं में नौकरी सुरक्षा अभाव के कारण एक लाचारी होती है लेकिन अपने कार्य में 'दक्ष व्यक्ति के लिए नौकरी की सुरक्षा शायद ही कोई महत्व रखती हो, सरकारी नौकरियों में' सुरक्षा का पक्ष मजबूत है, लेकिन निजी क्षेत्र के कर्मचारियों की तुलना में उनकी कार्य करने की क्षमता धीरे–धीरे क्षीण होती जाती है। सरकारी विभागों में भी सप्ताह के आधार पर वेतन एवं कार्य निर्धारण होता है तथा श्रम कानून इतने सरल एवं लचीले हैं, कि प्रत्येक व्यक्ति अपने कार्य के प्रति जबाबदेह है। यही कारण है कि यहां सरकारी विभागों में दक्ष या अल्पदक्ष कर्मचारियों की कार्य उत्पादकता दर में कोई विशेष अंतर नहीं होता है। इसी कारण निजी क्षेत्र के दक्ष कर्मचारी अक्सर तरक्की करते देखे जा सकते हैं।

मानवीय सम्बन्धों की संकल्पना नौकरी, कर्मचारी समूह और संस्था के परस्पर जुड़ाव से जुड़ी होती है। परस्पर मिलकर काम करने से, भावना और मेल के माध्यम से एक दूसरे के निकट आने में मदद मिलती है। परस्पर विचार–विमर्श करने से आपसी सद्भावना वैचारिक प्रखरता और मानवीय भावना को समझने में सहायता मिलती है। नेतृत्व चाहे नामांकित हो अथवा चुनकर उभरा हो परस्पर सामान्य संबंध कायम रखना तथा कार्य के प्रति सन्तोष कायम रखना ही उसका एक मात्र प्रयास होता है। नेतृत्व की भूमिका मानवीय सम्बन्धों के द्वारा कर्मचारियों की सक्रियता को बांधने में महत्वपूर्ण है। वास्तव में यही कुशल नेतृत्व की रीढ़ है। मानवीय सम्बन्ध एक ऐसा क्षेत्र है जिसके द्वारा प्रत्येक कर्मचारी की शक्ति, उसकी अन्तर्निहित क्षमता को उभार सकते हैं। इससे कर्मचारी समूह और संस्था को समझने में काफी मदद मिलती है। प्रत्येक मनुष्य एक दूसरे से अलग होता है। प्रत्येक मानव की मानसिक क्षमता, व्यक्त्वि, बुद्धिमता, रूचि, निपुणता, शैक्षिक योग्यता, प्रशिक्षण, अवस्था, ज्ञान अभिलाषा, गुण अनुभव और व्यवहार अलग–अलग होते हैं इन्हीं कारण मानव की अभिव्यक्ति मिश्रित रूप में होती है एक दूसरे के साथ विचार–विमर्श करने से उसकी मानसिकता और आचार व्यवहार परिष्कृत होता है। एक कार्मिक प्रबन्धक को इन्हीं आधारों पर अपने कर्मी का सफल उपयोग करने में दक्षता हासिल होनी चाहिए।

मानव सम्बन्ध यही कला है कि वर्तमान समय में मानव संसाधन की भूमिका काफी बढ़ गयी है और यह समूह व संस्था में मधुर मानव सम्बन्धों को बनाये रखने में सफल हुआ है। इसी तरह यह संस्थान में व्यावहारिकता और कर्मचारियों में उत्पादन क्षमता बढ़ाने की प्रेरणा देने में महत्वपूर्ण योगदान देता है तथा विरोधों को दूर करना है। यह आवश्यक है कि संस्था की कार्मिक प्रणाली में ऐसे परिवर्तन लाये जायें इससे प्रबन्ध घरानों का मानव प्रबंधन में उनकी समझ व आदर्शों की स्थापना होगी। इसके लिए किसी भी संगठन को सामान्य मनुष्य का उचित मूल्यांकन करके आंकना होगा और यह मानकर चलना होगा कि यह उनके लिए सफलता की कुंजी है। यह स्पष्ट है कि केवल वेतन ही प्रगति के लिए पर्याप्त नहीं है, बल्कि सुचारू कार्य प्रणाली के लिए किसी भी कर्मी को कार्य करने का स्वच्छ वातावरण, नेतृत्व व कुशल प्रबंधन मिलना चाहिए।

आज की औद्योगिक दुनियां अनिश्चिता, प्रतियोगिता, गुणवत्ता, उत्पादकता के बीच उलझी हुई है ऐसे में परिवहन की भूमिका अत्यन्त महत्वपूर्ण हो गयी है। निजी तथा सार्वजनिक दोनों ही क्षेत्रों में कर्मचारियों से मधुर सम्बन्ध रखकर दोनों क्षेत्र ने प्रगति कर अपने संसाधनों को बढ़ाकर लोगों को अधिक से अधिक परिवहन सुविधा उपलब्ध करा सकते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों के कर्मचारी इन वाहनों पर जाने से कतराते हैं और कर्मचारी इस प्रयास में रहते हैं कि अच्छी दशा वाले वाहन पर उनकी डयूटी लगायी जाये जिसे वह समय पर अपने गन्तव्य स्थान की यात्रा पूरी कर सकें। इसके साथ साथ कर्मचारियों में भी सार्वजनिक क्षेत्र के प्रति जागरूकता लानी होगी, जिससे उन्हें अन्य कार्यों की अपेक्षा अपने कर्तव्य को अधिक महत्व देना चाहिए। सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारी संस्था के प्रति ईमानदारी एवं पूर्ण निष्ठा के साथ कार्य नहीं करते हैं। जबकि निजी क्षेत्र के कर्मचारियों में यह बात कम देखने को मिलती है, कि निजी क्षेत्र के कर्मचारी ईमानदारी एवं निष्ठा से कार्य करते हैं, एवं अपने आपरेटरों के प्रति पूर्ण समर्पित रहते हैं। सागर सम्भाग में सार्वजनिक क्षेत्र की तुलना में निजी क्षेत्र की यातायात व्यवस्था काफी सुदृढ़ है। सार्वजनिक क्षेत्र घाटे में चल रहा है जबकि निजी क्षेत्र फायदे में चल रहा है। सर्वेक्षण में यह भी

देखने को मिला है। कि निजी क्षेत्र में एक बस आपरेटर एक बस की दो या तीन वर्ष में दो बसें कर देता है और वह अधिक मात्रा में लोगों को रोजगार उपलब्ध करा सकता है। सार्वजनिक क्षेत्र में अधिकारियों से लेकर कर्मचारियों तक सभी भृष्टाचार के चुंगल में बुरी तरह से लिपटे हुए हैं उन्हें सिर्फ अपना हित दिखायी देता है। सरकार के हित की उन्हें कोई चिन्ता नहीं है। यह भी देखने को सार्वजनिक क्षेत्र में मिलता है, कि सार्वजनिक क्षेत्र के परिचालक यात्रियों से पैसे ले लेते हैं, और उनको टिकट प्रदान नहीं करते हैं जिससे उनकी व्यक्तिगत आय में वृद्धि होती है। इसी आय का कुछ भाग अधिकारियों को भिजवा देते हैं, जिससे वह छापा डालते हैं, तो भी उनको छोड़ देते हैं। निजी क्षेत्र में कर्मचारियों द्वारा ऐसा अनैतिक कार्य बहुत कम देखने को मिलता है। इस क्षेत्र में आपरेटरों का कर्मचारियों पर इतना अंकुश रहता है कि कर्मचारी चोरी बहुत कम कर पाता है। कुल मिलाकर स्थिति यह है कि कर्मचारी सम्बन्धों का प्रभाव दोनों क्षेत्रों पर परस्पर रूप से पड़ता है। एक ओर जहाँ सार्वजनिक क्षेत्र में कुशल कर्मचारियों का अभाव है, या यों कहिए कि कर्मचारी कार्य नहीं करना चाहते हैं। निजी क्षेत्र की स्थिति इसके विपरीत है, इसलिए निजी क्षेत्र में कुशल कर्मचारी अधिक मिल जाते हैं और वह अपनी कार्यक्षमता का पूर्ण उपयोग करते हैं।

यह निर्विवाद सत्य है कि कुशल कर्मी को रोकना जितना आवश्यक है उतना ही आवश्यक अकुशल कर्मचारी को निकालना भी। वर्तमान में समय की मांग है, कि हम एक ऐसी पद्धति विकसित करें जिससे श्रमिकों की कार्य कुशलता और संस्थान के प्रति समर्पण बढ़ाया जा सके। मानव सम्बन्ध में मधुरता मानव संसाधन के माध्यम से ही संभव है, जो कि कार्मिक प्रणाली का विकल्प प्रतीत होता है इसके साथ ही श्रम कानूनों में परिवर्तन समयानुसार आवश्यक हो चुका है। उत्तम प्रबंधन के लिए किसी भी संगठन के पास उत्तम लोग अनिवार्य है किसी भी संगठन के मुख्य कार्य तथा उसके क्रिया कलापों को आकार देने वाली व्यवस्था पहले व्यक्तियों पर ही निर्भर करती है। यही कारण है कि मानव संसाधन उपलब्ध कराने की जिम्मेदारी प्रबन्धकों के पास एक बहुत बड़ी चुनौती होती है। वास्तविकता तो यह है कि कई संगठनों की सफलता का राज यह प्रबंधन ही है। किसी संगठन के पास उत्तम लोग हो इसके लिए जरूरी

है उसके पास वरिष्ठ प्रबंधक चयन के लिए भी उत्तम व्यवस्था हो। यह किसी भी उपक्रम के लिए बड़ा महत्वपूर्ण है, क्योंकि यहां पर जोर सामान्य व्यक्ति परीक्षण के बदले नेतृत्व क्षमता, समस्या निवारण के प्रति सृजनात्मक रवैये, बदलाव की दिशा यथा समय तय करने और विस्तृत दृष्टिकोण पर निर्भर होना चाहिए।

(२) यातायात का संगठनात्मक ढाँचा :

वर्तमान मध्यप्रदेश का निर्माण १ नवम्बर १६५६ को हुआ था। सन् १६६२ में मध्यप्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम की स्थापना की गयी तब से निगम अपनी परिचालन क्षमता में निरन्तर प्रगति कर रहा है। मध्यप्रदेश राज्य परिवहन निगम का एक मात्र उद्देश्य यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें उपलब्ध कराना है। सागर सम्भाग में मध्यप्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम का संगठनात्मक ढाँचा निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में किस प्रकार का है। इसका अध
ययन इस बिन्दु के अन्तर्गत शोधार्थी द्वारा किया जा रहा है। भारतीय अर्थव्यवस्था के लिए सड़कों के परिवहन के महत्व के बारे में कहा गया है कि, "यदि देश के विपुल प्राकृतिक स्त्रोतों और असीमित जन शक्ति का उपयोग जन साधारण के हित के लिए करना है तो इनको उत्पत्ति के कार्यों में उपयोग किया जाना चाहिए, इन्हें परिवहन के साधनों विशेषतः सड़क परिवहन से प्रगतिशील बनाया जा सकता है। अपनी स्थापना से लेकर राज्य परिवहन निगम ने अब तक उल्लेखनीय प्रगति की है। निगम की स्थापना का मुख्य उद्देश्य राज्य में क्रमिक रूप से कुशल, पर्याप्त तथा मितव्ययी सड़क परिवहन सेवाओं की समुचित एवं समन्वित व्यवस्था प्रदान करना है।

संगठन संरचना का आशय :

संगठन सरंचना से आशय किसी उपक्रम का रूप अर्थात् सम्पूर्ण व्यवस्था का ढाँचा निर्धारित करने से है। जिस प्रकार किसी संस्था की नीतियाँ उन सीमाओं को निश्चित करती हैं, जिनके अन्तर्गत कार्यक्रमों एवं कार्यविधियों को निश्चित किया जाता है, ठीक उसी प्रकार संगठन संरचना उस प्रारूप का

कार्य करती है, जिसके अनुसार उक्त संस्था के प्रशासनिक सम्बन्ध स्थापित एवं निश्चित किये जाते हैं।

विलियम एच. न्यूमैन के अनुसार : "संगठन संरचना किसी उपक्रम में संपूर्ण संगठनात्मक व्यवस्था से सम्बन्धित होती है।"[१]

पीटर एफ. ड्रकर के अनुसार : "संगठन संरचना के गलत होने पर व्यवसाय की कार्यक्षमता विशेष रूप से प्रभावित होती है। यहां तक कि गलत संरचना व्यवसाय का विनाश भी कर सकती है।"[२]

संगठन संरचना के निर्धारक घटक : कुशल संगठन के लिए संगठन–संरचना की स्वस्थता का होना नितान्त आवश्यक होता है। एक स्वस्थ संगठन संरचना का निर्धारण करते समय निम्न घटकों पर विशेष ध्यान देना चाहिए–

(१) क्रियाओं का विभागीकरण, समूहीकरण अथवा वर्गीकरण :

किसी उपक्रम की संगठन संरचना के निर्धारण की दिशा में उठाया जाने वाला सबसे पहला कदम उसकी मूल क्रियाओं का विभागीकरण करना है, जिसके अन्तर्गत निम्न सम्मिलित हैं:

(१) कार्यानुसार, (२) विधि–अनुसार, (३) भूक्षेत्रानुसार (४) उत्पादन अनुसार, (५) संख्या अनुसार (६) ग्राह का नुसार।

जहां तक सम्भव हो सम्बन्धित निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था के भागों, विभागों तथा उपविभागों में मूल क्रियाओं का विभागीकरण समान आधार पर किया जाना चाहिए, तथा इसके साथ ही उपक्रम के विभागीकरण की समय–समय पर जाँच करते रहना चाहिए, तथा आवश्यकतानुसार सुधार भी करते रहना चाहिए।

---

१. स्रोत. आर सी अग्रवाल प्रबंध के सिद्धांत पृष्ठ १५

२. स्रोत. आर सी अग्रवाल प्रबंध के सिद्धांत पृष्ठ १५

(२) सन्तुलन :

प्रत्येक कार्य को संगठन में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था के प्राथमिक उद्देश्य के सम्बन्ध में उपयुक्त महत्व दिया जाना चाहिए। संगठन के प्रत्येक तत्व को कुल संरचना के सन्दर्भ में देखा जाना चाहिए।

(३) उत्तरदायित्व के केन्द्रों का निर्धारण :

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा परिवहन विभाग के उत्तरदायित्व के केन्द्रों का निर्धारण किया जाना चाहिए। इस सम्बन्ध में ध्यान रहे कि उत्तरदायित्व तथा अधिकार ये दोनों सहगामी होते हैं। उत्तरदायित्व के केन्द्रों के निर्धारण के सम्बन्ध में केन्द्रीकरण या विकेन्द्रीकरण की नीति अपनायी या प्रयोग में लायी जा सकती है।

(४) उच्च, प्रबन्ध–व्यवस्था :

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था की संगठन संरचना करते समय उच्च प्रबन्ध व्यवस्था की जानी चाहिए, इसके लिए योग्य एवं अनुभवी संचालक मण्डल का गठन किया जाना अति आवश्यक है।

(५) संरचनात्मक व्यवस्थायें :

संरचनात्मक व्यवस्था से आशय संरचना संबंधी ऐसी विधि अपनाने से है जिसके कारण संबंधित विभागों एवं सुविधाकारी इकाईयों का कार्य सरलता से चलता रहे।

(६) निरन्तरता :

संगठन –सरंचना के निर्धारण के सम्बन्ध में निरन्तरता के सिद्धान्त का भी पालन किया जाना चाहिए। संगठन–सरंचना ऐसी होनी चाहिए, कि वह न केवल निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था के तात्कालिक

उद्देश्यों को पूरा करने में समर्थ हो अपितु निकट भविष्य के उद्देश्यों को भी पूरा करने में समर्थ हो।

किसी संस्था की संगठन संरचना पर चर्चा के दौरान सर्वप्रथम संस्था की मूलभूत क्रियाओं के वर्गीकरण पर ध्यान देना अति आवश्यक हैं, जिससे संस्था के उद्देश्यों की प्राप्ति को अधिकतम स्तर पर पहुंचाया जा सके। निगम एक स्वतन्त्र संस्था है, जबकि निजी क्षेत्र व्यक्ति एवं व्यक्तियों का समूह होता है, और यह क्षेत्र स्वतन्त्र नहीं रहता है। निगम का कार्य संचालन व्यावसायिक एवं जनसेवा दोनों सिद्धान्तों पर आधारित रहता है। इस तरह निगम प्रबन्ध व्यवस्था के संगठनात्मक स्वरूप में विभिन्न विभागों के समन्वय एवं कार्य कुशलता से कार्य संचालन के सर्वोत्तम नमूने एवं आदर्श प्रस्तुत कर सकता है। आदर्श आकार, सर्वोत्तम प्रबन्ध एवं कुशल संगठन के लिए निगम की प्रबन्ध व्यवस्था विभागीय प्रबन्धन के माध्यम से की जाती है। निजी क्षेत्र में प्रबन्ध व्यवस्था संचालकों द्वारा की जाती है। मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम ने विभागों को दो भागों में विभाजित किया है–

(१) क्षेत्रानुसार :

क्षेत्रानुसार वर्गीकरण में मुख्यालय, संभाग तथा डिपो स्तर पर कार्यों का विभाजन किया है। इस विधि के अनुसार प्रत्येक स्तर सम्पादित की जाने वाली क्रियाओं का उत्तरदायित्व स्थानीय प्रबन्धकों के हाथों में सौंप दिया जाता है। मुख्यालय का प्रमुख अधिकारी महाप्रबन्धक, संभाग का प्रमुख अधिकारी डिवीजनल मैनेजर तथा डिपो का प्रमुख अधिकारी डिपो मैनेजर होता है। तथा इसके साथ ही सम्भाग एवं डिपो के कार्यों का नियन्त्रण मुख्यालय से होता है।

(२) कार्यानुसार :

कार्यानुसार वर्गीकरण के अन्तर्गत अलग–अलग उद्देश्यों से सम्बन्धित क्रियाओं को अलग–अलग भागों में विभाजित किया जाता है। निगम के समस्त कार्यों को मुख्यालय स्तर पर १२ विभागों एवं संभाग स्तर पर ११ विभागों में तथा डिपो स्तर पर ६ विभागों में विभाजित किया गया है।

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम के समस्त विभागों–केन्द्रीय कर्मशाला, ग्वालियर तथा मुद्रणालय बैरागढ़ भोपाल की संगठनात्मक व्यवस्था निम्न प्रकार है–

संचालक मण्डल

(१) अध्यक्ष, (२) उपाध्यक्ष, (३)प्रबन्ध निदेशक (४) महा प्रबन्धक (व्यवस्था) (५) महानिरीक्षक, (६) महाप्रबन्धक यातायात (७) उप महाप्रबन्धक (कार्मिक) (८) प्रमुख अभियंता (६) मुख्य लेखा अधिकारी (१०) मुख्य भण्डार एवं क्रय अधिकारी (११) मुख्य लेखा अधिकारी (लागत) (१२) उप महानिरीक्षक सुरक्षा (१३) उप महाप्रबन्धक यातायात (१४) उप महाप्रबन्धक (तकनीकी)

संभागीय स्तर पर संगठन :

संभाग का प्रमुख अधिकारी संभागीय प्रमुख होता है यह प्रमुख संभाग से सम्बन्धित समस्त कार्यों पर नियन्त्रण रखता है एवं समस्त कार्यों के लिए उत्तरदायी होता है। सम्भाग में निम्नलिखित विभाग और अधिकारी पदस्थ होते हैं:–

	विभाग का नाम	प्रमुख अधिकारी
१.	यांत्रिक विभाग	सहायक इंजीनियर
२.	क्रय विभाग	क्रय अधिकारी
३.	लेखा विभाग	लेखा अधिकारी
४.	तकनीकी विभाग	कार्मिक अधिकारी
५.	श्रम विभाग	श्रम पर्सनल अधिकारी
६.	भण्डार विभाग	भण्डार अधिकारी
७.	यातायात विभाग	डिपो मैनेजर (हैड क्वार्टर)
८.	सुरक्षा विभाग	सुरक्षा अधिकारी
६.	कानून विभाग	सहायक कानून अधिकारी
१०.	सामान्य प्रशासन विभाग	डिपो मैनेजर

डिपो एवं सब डिपो :

प्रत्येक सम्भाग के अन्तर्गत ४ से ८ डिपो संलग्न किये गये हैं, तथा सब डिपो का नियन्त्रण इन डिपो द्वारा किया जाता है। वर्तमान में निगम के ५३ डिपो तथा ३० सब डिपो हैं। डिपो का प्रमुख अधिकारी डिपो प्रबन्धक होता है जो डिपो एवं सब डिपो के समस्त कार्यों के लिए उत्तरदायी होता है। डिपो में निम्नलिखित विभाग एवं अधिकारी होते हैं:–

विभाग	अधिकारी
१. यातायात विभाग	यातायात सुपरिन्टेन्डेन्ट
२. लेखा	अंकेक्षण
३. प्रशासन	कार्यालय सुपरिन्टेन्डेन्ट
४. संग्रहालय	स्टोर कीपर
५. सुरक्षा	सहायक सुरक्षा अधिकारी

सड़क परिवहन निगम अधिनियम १६५० की धारा ११ "रोड ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन के अन्तर्गत प्रत्येक राज्य परिवहन निगम को अपना संविधान बनाने का अधिकार है। इस संविधान में निगम की नीतियों के निर्धारण कार्यालयों की समीक्षा तथा निगम के लिए आवश्यक कानूनों का अनुमोदन करने के लिए एक संचालक मण्डल के गठन का उल्लेख किया गया है। संचालक मण्डल की सदस्य संख्या कम से कम ११ होगी जिसमें ६ शासकीय तथा ५ सदस्य अशासकीय होंगे। ६ शासकीय सदस्यों में से ४ सदस्य राज्य सरकार द्वारा एंव २ सदस्य केन्द्रीय सरकार द्वारा नामांकित किये जायेंगे। ५ अशासकीय सदस्यों की नियुक्ति राज्य शासन द्वारा की जायेगी इसके साथ ही एक अध्यक्ष होगा जिसकी नियुक्ति राज्य शासन द्वारा की जायेगी।

(३) कर्मचारियों की भर्ती, नियुक्ति, मजदूरी, वेतन, पदोन्नति एवं स्थानान्तरण तथा सेवा निवृत्ति :

किसी भी उपक्रम के सफल एवं कुशल संचालन के लिए कर्मचारियों की प्राप्ति से विवर्गीय विभाग का प्रथम एवं महत्वपूर्ण कार्य है। किसी भी उपक्रम में कर्मचारियों की भर्ती,चयन एवं कार्य पर नियुक्ति उस संस्था का महत्वपूर्ण कार्य है, क्योंकि उपक्रम की सफलता कुशल कर्मचारियों पर निर्भर करती है। इसके विपरीत अकुशल कर्मचारी न केवल कार्य कुशलता में बाधक सिद्ध होते हैं, वरन् वे मनोबल, अभिप्रेरणा तथा अनुशासन की समस्या को जन्म देते हैं।

कर्मचारियों की भर्ती का आशय :

भर्ती भावी कर्मचारियों को खोजने एवं उन्हें उपक्रम में रिक्त पदों हेतु आवेदन पत्रों को आमंत्रित करने हेतु प्रोत्साहित करने की प्रक्रिया है। भर्ती एक सतत् प्रक्रिया है, जिसके माध्यम से कर्मचाारियों की आवश्यकता की पूर्ति निरन्तर बनायी रखी जा सकती है। यह मानव संसाधन के पूर्वानुमानों पर आधारित चयन प्रक्रिया का प्रारंभिक बिन्दु है। कर्मचारियों की अधिप्राप्ति में तीन बातों का समावेश किया जाता है–

(१) कर्मचारियों की भर्ती करना,

(२) कर्मचारियों का चयन करना,

(३) कर्मचारियों को कार्य पर नियुक्त करना है।

कर्मचारियों की भर्ती के कार्य के अन्तर्गत निगम में रिक्त पदों के लिए आवेदन प्राप्त करने हेतु भावी कर्मचारियों की खोज की जाती है। चयन कार्य के अन्तर्गत भावी कर्मचारियों को उनकी योग्यतानुसार ऐसे कार्यों के लिए चुना जाता है जिस कार्य के लिए वे सबसे उपयुक्त होते हैं।

एडविन बी. फिलिप्पो के अनुसार :

भर्ती प्रत्याशित कर्मचारियों की खोज करने तथा संगठन के कृत्यों के लिएआवेदन करने हेतु प्रोत्साहित करने की प्रक्रिया है।[3]

भर्ती करना वह प्रक्रिया है, जिसके द्वारा काम करने के इच्छुक व्यक्तियों का पता लगाया जाता है, तथा सेवा–योजना हेतु प्रार्थना–पत्र देने के लिए उन्हें प्रोत्साहित किया जाता है। भर्ती शब्द का प्रयोग धनात्मक रूप में किया जाता है। क्योंकि यह चयन करने के तात्पर्य से उस अनुपात में वृद्धि करना है, जो रिक्त पदों एवं आवेदकों में रहता है। यह स्पष्ट है कि सीमित पदों के लिए ज्यादा से ज्यादा इच्छुक व्यक्तियों से प्रार्थना–पत्र इस प्रक्रिया के माध्यम से प्राप्त किये जाते हैं। जितने कि पद रिक्त हैं, अथवा जिनकी निकट भविष्य में रिक्त होने की सम्भावना होती है। जिन स्त्रोतों से कर्मचारी प्राप्त किये जा सकते हैं, वे प्रमुख स्रोत निम्न हैं–

१. संगठन के अंदर से ही उपलब्ध कर्मचारी प्राप्त करना, जिसके लिए रिक्त स्थान पदोन्नति के रूप में है।

२. भूतपूर्व कर्मचारी जो कार्य कम होने से छंटनी में आ गये थे अथवा जिन्होंने व्यक्तिगत कारणों से काम छोड़ दिया था। परन्तु अब कार्य पर वापस आने के इच्छुक हैं।

३. वर्तमान कर्मचारियों के मित्र एवं नातेदार।

४. कारखाने के दरवाजे पर काम की तलाश में खड़े व्यक्ति।

५. ऐसे प्रत्याशी जिनके रिक्त प्रार्थना–पत्र फायल पर उपस्थित हैं।

६. स्कूल, कॉलेज व तकनीकी संस्थाओं।

३- स्रोतः- एस सी सक्सैना, सेविवर्गीय प्रबंध पृष्ठ १२५

७. रोजगार कार्यालय।

८. पत्र–पत्रिकाओं में प्रकाशित विज्ञापन,

६. श्रम संघ।

कर्मचारियों की भर्ती के पश्चात् चयन प्रक्रिया का कार्य किया जाता है। चयन प्रक्रिया को ऋणात्मक कहा जा सकता है क्योंकि चयन प्रक्रिया के अन्तर्गत अधिकांश आवेदकों की छंटनी कर दी जाती है। केवल उतने ही व्यक्तियों का चयन किया जाता है जितने स्थान रिक्त हैं या निकट भविष्य में प रिक्त होने की प्रबल सम्भावना होती है। कर्मचारियों के चयन से आशय उस प्रक्रिया से है, जिसके द्वारा वांछित योग्यता के श्रेष्ठतम व्यक्तियों को चुन लिया जाता है, एवं शेष प्रत्याशियों को रोजगार नहीं दिया जाता है।

डेल योडर के अनुसार :

"चयन वह प्रक्रिया है, जिससे रोजगार के इच्छुक प्रत्याशियों को दो भागों में विभाजित कर दिया जाता है, जिनको रोजगार दिया जाना है और जिन्हें रोजगार नहीं दिया जाना है।"[४]

कार्य पर नियुक्ति :

चयन प्रक्रिया द्वारा जब प्रत्याशी का अन्तिम रूप से चयन कर लिया जाता है और उसे नियुक्ति पत्र भी भेज दिया जाता है, तो अगला चरण कार्य पर नियुक्ति का होता है। किसी भी कर्मचारी को सही कार्य पर लगाना उतना ही महत्वपूर्ण होता है जितना कि उस कर्मचारी का चयन करना। कर्मचारी की विधिपूर्वक यथास्थान पर नियुक्ति होने से कर्मचारी के निष्पादन में वृद्धि होती है, एवं अनुपस्थिति, कार्य की दशाओं आदि में सुधार होता है, इसके अतिरिक्त कर्मचारी के मनोबल एवं कार्यक्षमता में भी वृद्धि होती है। मिगर्स एवं मायर्स के

४- स्रोतः- एस सी सक्सेना सेविवर्गीय प्रबंध, पृष्ठ १२५

शब्दों में "कार्य पर नियुक्ति से आशय है, कि चयन किये गये प्रत्याशी को सौंपे जाने वाले कृत्य का निर्धारण तथा उस कृत्य पर प्रार्थी को सौंपना।[५] चयन के पश्चात् सामान्यतया प्रार्थी की नियुक्ति छह माह अथवा एक वर्ष की परिवीक्षा अवधि पर की जाती है। इस अवधि में यदि कर्मचारी का कार्य संतोषजनक रहता है तो उस कर्मचारी की नियुक्ति स्थायी कर दी जाती है। इसके विपरीत यदि इस अवधि में कर्मचारी का कार्य असंतोषजनक रहता है, तो उस कर्मचारी को कार्य से हटाया जा सकता है।

मजदूरी एवं वेतन :

मजदूरी वास्तव में एक ऐसी धुरी है, जिसके चारों ओर अधिकांश श्रम–समस्यायें घूमती रहती हैं। श्रम उत्पत्ति का एक महत्वपूर्ण साधन है। कुल उत्पादन में से श्रम को जो भाग अथवा पारितोषण दिया जाता है उसे साधारणतयाः मजदूरी कहा जाता है। इस प्रकार उत्पादन प्रक्रियाओं के अंतर्गत श्रमिकों द्वारा की गयी सेवाओं का मूल्य ही मजदूरी है। मजदूरी से आशय उस भुगतान से है, जो कर्मचारी को कार्य के पारिश्रमिक के रूप से दिया जाता है जो साप्ताहिक, पाक्षिक या मासिक हो सकता है। मजदूरी प्राप्त करने वाले व्यक्तियों की श्रेणी में सामान्यतया कारखानों में कार्य करने वाले श्रमिक तथा अपर्यवेक्षकीय कर्मचारियों को सम्मिलित किया जाता है।

मोडर एवं हेनेमन के अनुसार :

"मजदूरी उन श्रमिकों एवं अन्य अनेक कर्मचारियों को दी गयी क्षतिपूर्ति है जो कि अपने नियोजकों द्वारा बेची जाने वाली वस्तुओं और सेवाओं के उत्पादन हेतु अपने नियोजकों के उपकरण और साजो सामान का प्रयोग करते हैं।[६]

---

५ - स्रोतः- एस सी सक्सैना सेविवर्गीय, प्रबंध, पृष्ठ १४०

६ - स्रोतः- एस सी सक्सैना श्रम समस्यायें एवं सामाजिक सुरक्षा पृष्ठ ३१६

व्यापक अर्थ में श्रमिकों की सेवाओं का पारितोषण मजदूरी शब्द के अन्तर्गत निम्न प्रकार सम्मिलित किया जाता है–

(१) वे श्रमिक जो शारीरिक एवं मानसिक श्रम बेचते हैं।

(२) स्वतन्त्र कर्मचारी जैसे– डाक्टर, वकील इत्यादि जो अपनी सेवाओं के प्रतिफल के रूप में शुल्क लेते हैं।

(३) व्यवसायी तथा प्रबन्धक, जो स्वयं अपने कारोबार की देखभाल करते हैं।

श्री पी.एच. स्ट्रेटोफ के अनुसार, उस श्रम के पारितोषण को जो कि उपयोगिता का सृजन करता है मजदूरी कहते हैं।[७] अतः श्रम शारीरिक अथवा मानसिक किसी भी प्रकार हो सकता है। इसी प्रकार, मजदूरी मुद्रा के अतिरिक्त अन्य वस्तुओं अथवा सेवाओं के रूप में भी दी जा सकती है। मजदूरी एक कर्मचारी की सेवाओं के लिए जिसे प्रति घण्टा, दिन, सप्ताह, पाक्षिक, मासिक के लिए भुगतान करने की शर्त पर नियुक्त किया गया है, सेवायोजक द्वारा चुकाया गया पुरूस्कार है।

वेतन का आशय :

वेतन का आशय वह भुगतान है, जो कार्यानुसार नहीं दिया जाता, परन्तु एक निश्चित समय के लिए निश्चित राशि के रूप में दिया जाता है। वेतनभोगी लोगों में कर्मचारी, प्रशासनिक अधिकारी, प्रबन्धक तथा अन्य पेशेवर लोग शामिल किये जाते हैं। श्रमिक का भुगतान वेतन की श्रेणी में नहीं आता है।

मजदूरी और वेतन में अन्तर :

कुछ लोगों के मतानुसार मजदूरी एवं वेतन शब्दों में अन्तर है। यद्यपि यह अन्तर किसी वैज्ञानिक आधार पर निर्भर नहीं करता। बहुधा निम्न

७- स्रोतः- एस सी सक्सैना श्रम समस्यायें एवं सामाजिक सुरक्षा पृष्ठ ३१६

श्रेणी के श्रमिकों के पारिश्रमिक को, जो दैनिक, साप्ताहिक, पाक्षिक अथवा मासिक होता है, मजदूरी कहते हैं और वेतन अधिकतर सफेदपोश श्रमिकों या ऊंची श्रेणी के कर्मचारियों का पारिश्रमिक होता है। जैसे– कॉलेज के प्रोफेसर का वेतन या किसी कार्यालय के क्लर्क का वेतन आदि।

मजदूरी एवं वेतन प्रशासन आधुनिक जनशक्ति प्रबन्ध का प्रमुख उत्तरदायित्व है। इसमें कोई सन्देह नहीं है, कि यह उत्तरदायित्व रेखीय है, परन्तु इसकी बढ़ती हुई कठिनाईयों ने विषय विशेषज्ञों का ध्यान अपनी ओर आकर्षित किया है। अनेक सम्भावित समस्याएें जैसे– वार्षिक मजदूरी, गारण्टीयुक्त मजदूरी, जीविका लागत से समायोजन एवं सुधार तत्व तथा आनुशांगिक लाभ का निध ारिण और भुगतान के कारण इस क्षेत्र में विषय विशेषज्ञों की सेवायें आवश्यक हो गयी हैं। क्योंकि वर्तमान युग में मजदूरी एवं वेतन का निर्धारण विभिन्न प्रक्रियाओं के अन्तर्गत किया जाता है। वेतन का निर्धारण मूल्य सूचकांकों को आधार मानकर किया जाता है।

मजदूरी एवं वेतन भुगतान की पद्धतियां :

किसी श्रमिक एवं कर्मचारी को मजदूरी देने की निम्न विधियां हैं –

(१) कार्यानुसार मजदूरी पद्धति :

कार्यनुसार मजदूरी पद्धति में प्रत्येक कार्य की मजदूरी निर्धारित दर पर दी जाती है और प्रत्येक श्रमिक जितना कार्य करता है वह उतनी मजदूरी अर्जित कर लेता है। भले ही वह श्रमिक उस कार्य को कितने ही दिनों में समाप्त करे। इस पद्धति में काम समाप्त करने की अवधि निश्चित नहीं होती है। इस पद्धति के अनुसार भुगतान की दर किये हुए कार्य की मात्रा से सम्बन्धित होती है अर्थात् प्रत्येक श्रमिक को उसके कार्य के अनुसार मजदूरी दी जाती है। इस प्रकार जो श्रमिक या कर्मचारी अधिक कार्य कर लेता है उसको अधिक मजदूरी का भुगतान किया जाता है, और जो श्रमिक कम कार्य करता है, उसे कम मजदूरी प्राप्त होती है। इस प्रकार इस पद्धति में श्रम को अधिक महत्व दिया जाता है।

(२) सामयिक या दैनिक मजदूरी पद्धति :

यह पद्धति श्रम को पुरूस्कृत करने की सबसे प्राचीन पद्धति है। इस पद्धति में सेवायोजक श्रमिक को एक निश्चित समय तक कार्य करने के बदले एक निश्चित राशि प्रतिफल स्वरूप देने हेतु बाध्य होते हैं। समय की इकाई एक घण्टे से लेकर एक वर्ष तक कुछ भी हो सकती है। प्राचीन समय में समय की इकाई एक दिन की मानी जाती थी। तब से ही दैनिक भृत्ति शब्द प्रचलन में आ गया है, यद्यपि यह मासिक, वार्षिक, साप्ताहिक अथवा प्रति घण्टा भृत्ति हो सकती है।

(३) प्रेरणात्मक मजदूरी पद्धति :

मजदूरी की समयानुसार और कार्यानुसार पद्धतियां में कुछ न कुछ दोष अवश्य है, परन्तु औद्योगिक शान्ति बनाये रखने और अधिक व अच्छे कार्य के लिए श्रमिकों को प्रेरणा देने हेतु कोई ऐसी योजना अपनानी होगी, जिसमें एक ओर तो न्यूनतम आय की गारण्टी हो, तथा दूसरी ओर अच्छा व अधिक कार्य करने पर अतिरिक्त पुरूस्कार मिलने की सम्भावना हो। इस दृष्टिकोण से विभिन्न प्रेरणात्मक मजदूरी येाजनाएं बनायी और प्रचलित की गयी है। प्रेरणात्मक अथवा अधिलाभांश पद्धति का मौलिक आधार यह है कि एक प्रमाण उत्पत्ति मान ली जाती है इस प्रमाण के बाद जितनी भी अधिक उत्पत्ति हो उस पर बढ़ती हुई दर से कार्यानुसार मजदूरी दी जाती है। प्रेरणात्मक भृत्ति पद्धतियों के प्रमुख रूप निम्नलिखित हैं–

(१) हैल्से प्रब्याजि योजना :

इस पद्धति के अनुसार श्रमिक को एक नियत पारिश्रमिक के अतिरिक्त प्रमाणित कार्य से अधिक कार्य करने पर उस कार्य के पारिश्रमिक का ३३ प्रतिशत से ५० प्रतिशत तक प्रब्याजि के रूप में दिया जाता है।

(२) रोबन प्रब्याजि योजना :

इस पद्धति के अनुसार प्रब्याजी हैल्से योजना की भांति ३३ प्रतिशत से ५० प्रतिशत नहीं होता वरन् दिन की मजदूरी का वह अनुपात होता है जो कि बचाये समय का प्रमाप समय से होता है। इसका निम्न सूत्र है–

प्रब्याजि = कार्य किये समय का पारिश्रमिक बचाया समय

प्रमाप समय

(७) लाभ अंशभागिता :

मजदूरी भुगतान की लाभ अंशभागिता पद्धति में श्रमिकों को साधारण वेतन के अतिरिक्त व्यापार के शुद्ध लाभ में से एक भाग मिलता है।

(८) सहभागिता :

मजदूरी भुगतान की इस पद्धति के अन्तर्गत श्रमिकों को जो लाभ मिलते हैं उसे वे पूंजी के रूप में व्यवसाय में लगा देते हैं तथा व्यवसाय के स्वामी बन जाते हैं।

(६) न्यूनतम पारिश्रमिक प्रणाली :

न्यूनतम मजदूरी वह कम से कम मजदूरी है, जिसके बिना श्रमिक अपने जीवन और साधारण कुशलता की रक्षा नहीं कर सकता है। इस हेतु अधिनियम बनाये जाते हैं, जिससे कि श्रमिकों को न्यूनतम पारिश्रमिक मिल सके।

(१०) अन्य योजनायें :

उपर्युक्त वर्णित योजनाओं के अतिरिक्त प्रब्याजि योजनाायें भी प्रचलित हैं जैसे– लागत बोनस योजना, प्रीस्टमैन की उत्पादन प्रब्याजि योजना, टाउन की परिव्यय प्रत्याजि योजना, स्केनलन की स्केनलन योजना, क्रमिक दर पद्धति,

अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संघ द्वारा प्रचलित परिमाण आधारित मजदूरी पद्धति आदि।

मजदूरी एवं वेतन के सम्बन्ध में श्रम आयोग के विचार :

मजदूरी एवं वेतन नीति का प्रमुख उद्देश्य मजदूरी की दर को श्रमिक की अपेक्षा के अनुरूप लाना है, तथा इस प्रक्रिया में रोजगार वृद्धि को प्राप्त करना है। स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात न्यूनतम मजदूरी तथा उचित मजदूरी के सिद्धान्तों पर बल दिया गया है। सन् १९४८ में न्यूनतम मजदूरी अधिनियम पारित किया गया है। इस अधिनियम के अन्तर्गत केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों द्वारा न्यूनतम मजदूरी दर निर्धारित करने तथा उन्हें लागू करने का प्रावधान रखा गया है, जिससे श्रमिकों का शोषण रोका जा सके। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए श्रम आयोग ने अपने विचार निम्न प्रकार प्रकट किये हैं:-

(१) नियोजन तथा वेतन एवं मजदूरी के लक्ष्यों में विरोधाभास दिखायी देता है जो तकनीक तथा औद्योगिक विकास के कारण हैं। अतः वेतन मजदूरी नीति के अन्तर्गत तकनीकि विकास के लिए पर्याप्त व्यवस्था की जानी चाहिए, जिससे वेतन-मजदूरी में वृद्धि के साथ-साथ रोजगार में भी वृद्धि होती रहे।

(२) वेतन मजदूरी स्तर निर्धारित करते समय इस बात का ध्यान रखना आवश्यक है, कि भारत में बड़े स्तर पर अधिक पूंजी विनियोग करने वाले नियोक्ता भी हैं, तथा छोटे स्तर पर कम पूंजी वाले व्यवसायी। इसलिए इन उद्योगपतियों को यदि समान स्तर पर रखा जाय तो यह सम्भावना है, कि छोटे स्तर के व्यवसायी नुकसान उठायेंगे क्योंकि उनकी भुगतान क्षमता कम होती है।

(३) वेतन-मजदूरी स्तर में परिवर्तित होते मूल्यों के अनुसार विचार एवं उनमें परिवर्तन करना भी आवश्यक है। क्योंकि वास्तविक मजदूरी में किसी प्रकार की कटौती नहीं होने देने के लिए मौद्रिक मजदूरी का स्तर मूल्य सूचकांक के आधार पर निर्धारित किया जाना चाहिए।

(४) किसी भी वेतन-मजदूरी नीति के निर्धारण के लिए आवश्यक है, कि प्रचलित मजदूरी प्रणालियों तथा भुगतान पद्धतियों को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

(५) वेतन–मजदूरी निर्धारण का आशय ऐसे स्तर निर्धारित करना है जिससे श्रमिक को उचित मजदूरी, विनियोजित पूँजी पर अधिक लाभ प्रदान करने तथा दक्षता में वृद्धि करने में सहायक हो।

(६) मजदूरी–वेतन नीति का उद्देश्य श्रमिकों को बढ़ती हुई दर से वास्तविक मजदूरी उपलब्ध कराना है।

(७) वेतन–मजदूरी नीति सम्बन्धी योजनायें एक ओर आर्थिक निर्णयों पर निर्भर करती हैं तथा दूसरी ओर मजदूरी की दृष्टि से निर्धारित सामाजिक लक्ष्यों की प्राप्ति पर आश्रित होती है। मजदूरी की दर तथा उनमें व्याप्त अन्तर की समाज की प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका होती है।

(८) आय एवं वेतन–मजदूरी नीति जो राष्ट्रीय आय तथा आत्म नियोजन की दृष्टि से बनायी जाये। राष्ट्रीय उद्देश्यों, नियोजन नीतियों एवं विकास के प्रयत्नों तथा औद्योगिक नीतियों के अनुरूप होनी चाहिए।

(९) अच्छी वेतन मजदूरी नीति का मूल उद्देश्य दलित वर्ग को संरक्षण प्रदान है। इस प्रकार मजदूरी कमीशन, मजदूरी बोर्ड आदि श्रमिक एवं नियोजक सम्बन्ध में सुधार कर आवश्यक व्यवस्था स्थापित करने का प्रयास किया जाना चाहिए।

१०- असंगठित क्षेत्रों में भी राजकीय अथवा अर्द्धशासकीय संस्था द्वारा वेतन मजदूरी का नियमन किया जाना चाहिए जिससे श्रमिकों को न्यूनतम मजदूरी प्रदान की जा सके।

केन्द्र तथा राज्य सरकारों की वेतन–सम्बन्धी नीति

स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात सन् १९४८ में न्यूनतम मजदूरी अधिनियम पारित किया गया। इस अधिनियम के अन्तर्गत केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों द्वारा न्यूनतम मजदूरी दर निर्धारित करने तथा उन्हें लागू करने का प्रावधान किया गया है, जिससे श्रमिकों के शोषण में कमी लायी जा सके। स्वतंत्रता प्राप्त के पश्चात् न्यूनतम मजदूरी तथा उचित मजदूरी के सिद्धान्तों पर

विशेष बल दिया गया। न्यूनतम मजदूरी लागू करने का प्रमुख उद्देश्य शोषित श्रमिक का उचित दर से वेतन का भुगतान करवाना तथा औद्योगिक शान्ति के लिए उपयुक्त वातावरण तैयार करना था। इसलिए इस अधिनियम का निर्मित किया जाना मजदूरी सम्बन्धी नीति निर्माण के इतिहास में युग प्रवर्तक का कार्य है। वेतन निर्धारण के बारे में 'बाजार का नियम' अथवा 'मांग और पूर्ति' सिद्धान्त को आधार नहीं माना जा सकता है। इस अधिनियम के अन्तर्गत किसी नियोजन के लिए न्यूनतम वेतन निर्धारित कर दिया जाता है, तो नियोक्ता यह कहकर उक्त वेतन देने से इन्कार नहीं कर सकता, कि उसमें यह देने की क्षमता नहीं है। न्यूनतम वेतन अधिनियम के प्रमुख प्रावधान एवं उनमें मध्यप्रदेश शासन द्वारा निम्न संशोधन किये गये हैं–

(१) न्यूनतम वेतन दरों का निर्धारण केन्द्र शासन अनुसूची के भाग एक या उल्लेखित नियोजनों में कार्यरत कर्मचारियों के लिए न्यूनतम वेतन दरों का निर्धारण करेगा।

(२) यद्यपि अधिनियम की धारा ३(१) के प्रावधान के अनुसार अनुसूची में सम्मिलित नियोजनों के लिए न्यूनतम वेतन दरें निर्धारित करना अनिवार्य है। परन्तु फिर भी यदि राज्य में किसी उपक्रम में कम से कम एक हजार कर्मचारी नियोजित हों, तो उपयुक्त शासन ऐसे नियोजन के लिए न्यूनतम दरें निर्धारित न करने के लिए स्वतंत्र होगा। परन्तु निकट भविष्य में जब भी शासन को यह पता चले कि ऐसे उपक्रम की संख्या एक हजार से अधिक हो गयी है तो वह न्यूनतम मजदूरी दरें निर्धारित कर सकेगा।

(३) वर्तमान में 'केन्द्र के समान वेतन राज्य सरकारें' भी अपने कर्मचारियों को देने के लिए बाध्य होंगी, जिससे कर्मचारियों का शोषण रोका जा सकता है।

(४) केन्द्र सरकार के कर्मचारियों के समान राज्य सरकारें भी अपने कर्मचारियों को केन्द्र के समान मंहगाई भत्ता तथा अन्य भत्ते उसी दर से देने के लिए बाध्य होंगीं।

मध्यप्रदेश शासन ने सन् १९६१ में इस अधिनियम को संशोधित करके

यह प्रावधान किया है कि अधिनियम की धारा ३ की उपधारा १ (क) के अन्तर्गत सम्पूर्ण मध्यप्रदेश के लिए न्यूनतम वेतन दरें निर्धारित करने के स्थान पर उसके किसी भाग के लिए निर्धारित करें या ऐसे किसी उपक्रम के किसी समूह या समूहों अथवा कर्मचारियों के वर्ग के लिए सम्पूर्ण राज्य अथवा किसी भाग के लिए निर्धारित करें, न्यूनतम वेतन दरें निम्न प्रकार तय की जाती हैं–

(१) उपयुक्त शासन द्वारा निर्धारित अथवा पुनरीक्षित न्यूनतम वेतन दरों में निम्न समाविष्ट हो सकेगा–

(अ) मूल वेतन की दर तथा विशेष भत्ता जो निर्धारित अन्तराल के बाद निर्वाह व्यय सूचकांक के अनुसार परिवर्तित होता रहेगा।

(ब) मूल वेतन की दर मंहगाई भत्ते सहित या उसके बिना और आवश्यक वस्तुओं के प्रदाय से सम्बन्धित रियायतों की नकदी कीमत।

(स) मूल वेतन, जीवन निर्वाह भत्ता तथा रियायतों की कीमत को मिलाकर एक एकीकृत दर।

(२) जीवन निर्वाह भत्ता तथा आवश्यक वस्तुओं के प्रदाय से सम्बन्धित रियायतों की नकदी कीमत का निर्धारण सक्षम प्राधिकारी उपयुक्त शासन द्वारा दिये गये निर्देशों के अनुसार निर्धारित समय व अवधि में करेगा।

पदोन्नति एवं स्थानान्तरण एवं सेवा निवृति :

पदोन्नति से आशय :

पदौन्नति से आशय एक ऐसे उच्च पद की प्राप्ति से है, जिसमें अपेक्षाकृत अधिक उत्तरदायित्व की आवश्यकता हो। साधारणतया पदोन्नति का आशय व्यक्ति ऐसे परिवर्तन से लगाते हैं, जिससे आय में वृद्धि हो जाये परन्तु आय बढ़ना पदौन्नति में अनिवार्य नहीं है, क्योंकि बिना आय में वृद्धि हुए भी पदौन्नति सम्भव है। यदि किसी कर्मचारी के वेतन में वृद्धि होती है, पद में नहीं तो इसे पदोन्नति न कहकर वेतन वृद्धि कहा जायेगा। सही अर्थों में पदोन्नति से

आशय कर्मचारी के पद में वृद्धि से है। पदौन्नति के फलस्वरूप कर्मचारी की आय, प्रतिष्ठा, पद तथा उत्तरदायित्व चारों में वृद्धि होती है। पदौन्नति के कारण कर्मचारी एक ऐसी स्थिति में आ जाता है जिसमें अधिक सम्मान व अधिक उत्तरदायित्व होता है।

स्कॉट एवं स्प्रीगल के अनुसार :

"पदौन्नति किसी कर्मचारी का ऐसे कार्य पर स्थानान्तरण है जो अधिक धन देता है अथवा जो कुछ विशिष्ट स्थिति का उपयोग करता है।"८

पिगर्स एवं मेयर्स के शब्दों में

"पदौन्नति से आशय किसी कर्मचारी के पद में वृद्धि से है जिस पर कि अधिक उत्तरदायित्व अधिक प्रतिष्ठा, अधिक चातुर्य तथा बढ़ी हुई वेतन दर होती है।"६

उपर्युक्त परिभाषाओं के अध्ययन से यह निष्कर्ष निकलता है कि पदौन्नति निम्नतर वर्ग से उच्चतर वर्ग पर कार्य का स्थानान्तरण है, जो कि अधिक अनुभव, अधिक उत्तरदायित्व की मांग करता है, तथा अच्छी कार्य दशा में, ऊँचा वेतन एवं उच्च पद की उपलब्धि कराता है। यह पद वृद्धि है, जो कि सीमित पदौन्नति के नाम से जानी जाती है इन्हें वेतन वृद्धि रहित पदौन्नतियाँ कहा जाता है।

मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम में पदौन्नति तथा अपग्रेडिंग दोनों प्रथायें प्रचलन में हैं। तकनीकी विभाग में मैकेनिक प्रथम से हेड मैकेनिक या भण्डार विभाग में स्टोर कीपर द्वितीय से स्टोर कीपर प्रथम के पद पर नियुक्ति करना अपग्रेडिंग है, परन्तु हेड मैकेनिक से सुपर वाइजर या स्टोर कीपर प्रथम से सीनियर स्टोर कीपर पद पर पदौन्नति करना पदौन्नति कही जायेगी। पदौन्नति की पद्वति कर्मचारियों की योग्यता तथा वरिष्ठता क्रम पर आधारित

८- स्रोत- अग्रवाल एवं पोरवाल, औद्योगिक संबंध, पृष्ठ १६५

९- स्रोत- अग्रवाल एवं पोरवाल, औद्योगिक संबंध, पृष्ठ १६५

होती है। मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम में भी कर्मचारियों की पदौन्नति के सम्बन्ध में योगयता एवं वरिष्ठता दोनों आधार पर समान रूप से विचार किया जाता है परन्तु योग्यता में समानता होने पर वरिष्ठता को ही पदोन्नति का आधार माना जाता है। इसलिए व्यवहार में परिवहन निगम वरिष्ठता तथा योग्यता दोनों की नीति अपनाता है परन्तु दो व्यक्तियों में समानता होने पर वरिष्ठता पर विचार करके पदोन्नति की जाती है। जब पदोन्नति के लिए योग्यता तथा वरिष्ठता की पद्वति प्रयोग में लायी जाती है तथा व्यवसाय का क्षेत्र अधिक विस्तृत होता है, तब यह आवश्यक हो जाता है कि पदौन्नति के लिए एक निश्चित प्रक्रिया का अनुपालन किया जाना चाहिए, क्योंकि बिना सुनिश्चित प्रक्रिया के पदोन्नति के उद्देश्य की पूर्ति सम्भव नहीं होती है, और न ही संस्था को साख में वृद्धि। मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम द्वारा भी पदोन्नति दो स्तरों पर होती है–

(१) संभागीय कार्यालय द्वारा, (२) मुख्यालय द्वारा। पदोन्नति के लिए चयन समिति गठित की जाती है जो योग्यता तथा वरिष्ठता को आधार एवं मापदण्ड मानकर पदोन्नति के लिए कर्मचारियों का चयन करती हैं। मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में मुख्य प्रबंधक के आदेश क्रमांक ८५१ दिनांक ६ अक्टूबर १९६८ में पदोन्नति नीति से संबधित विस्तृत नियमावली प्रसारित की गयी है। इन्हीं नियमों के अनुसार निगम के कर्मचारियों की पदोन्नति की जाती है। मुख्य प्रबंधक का आदेश क्रमांक ८५१ विषय – कर्मचारियों की पदौन्नति के लिए टेस्ट और साक्षात्कार की प्रक्रिया।

(१) पदोन्नति नीति के विस्तृत निर्देश जी.एम.ओ. नं. ७२७ दिनांक १२. ६.६७ द्वारा प्रसारित किये गये हैं।

(२) मुख्यालय एवं सम्भागीय स्तर पर पुनर्निमित चयन समितियां और प्राप्त अनुभव के आधार पर यह अनिवार्य हो गया है , कि पदोन्नति की निर्धारित नीति और अभी तक पालन की जाने वाली नीति का पुनरावलोकन किया जाये। अतः महाप्रबंधक के उपरोक्त आदेश के स्थान पर निर्देश चयन समितियों के मार्गदर्शन हेतु प्रसारित किये जाते हैं।

(१) पदोन्नति वरिष्ठता के साथ–साथ योग्यता के आधार पर की जायेगी।

(२) पदोन्नति, नियुक्ति दिनांक से एक वर्ष के लिए परिवीक्षा अवधि के लिए होगी।

(३) श्रेणीयन सूची के अन्तिम निर्धारण पर यदि समायोजन आवश्यक हुआ तो वरिष्ठता को पदोन्नति प्रभावित नहीं करेगी।

(४) परिवहन विभाग में बुकिंग अभिकर्त्ता, तकनीकी विभाग में प्रथम श्रेणी मैकेनिक और सामान्य प्रशासन विभाग में उच्च श्रेणी लिपिक द्वितीय की पदोन्नति को छोड़कर अन्य उच्च पदों के लिए तथा अन्य विभागों में समस्त श्रेणियों के लिए पदोन्नति के निर्णय मुख्यालय द्वारा लिये जायेंगे।

(५) पूर्व अनुच्छेद में वर्णित श्रेणियों तथा उसके नीचे के पदों के लिए सम्भागीय प्रबन्धक चयन समिति की बैठक का आयोजन करेंगे। सम्भाग में पदोन्नति द्वारा भरे जाने वाले रिक्त पदों की संख्या की अग्रिम सूचना चयन समिति को दे दी जानी चाहिए।

(६) पदौन्नति के लिए आवश्यक अहर्तायें निम्न हैं–

(अ) जिस पद से पदोन्नति मांगी गयी है, उस पद पर न्यूनतम तीन वर्ष तक कार्य किया हो,

(ब) स्वच्छ एवं उत्तम चरित्रवान कर्मचारी/परिचालक के लिए उसके विरूद्ध व्यवहारण एवं चोरी आदि का मामला विचाराधीन न हो।

स- किसी विशिष्ट पद के लिए उल्लेखित न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता होनी चाहिए।

(द) किसी भी पद के लिए यदि विभागीय परीक्षा उत्तीर्ण होना आवश्यक हो तो उस परीक्षा में उत्तीर्ण होना चाहिए।

निजी क्षेत्र में भी समय–समय पर अपने कर्मचारियों को पदोन्नति प्रदान की जाती है। निष्ठावान, ईमानदार, कर्मचारी को निजी क्षेत्र में पदोन्नति सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा कुछ समय पहले दे दी जाती है। निजी क्षेत्र की

पदोन्नति नियोक्ता पर निर्भर करती है। यदि नियोक्ता कर्मचारी से प्रसन्न है तो वह शीघ्र पदोन्नति दे सकता है।

स्थानान्तरण :

जब किसी कर्मचारी को एक कार्य से हटाकर दूसरे कार्य पर लगा दिया जाता है तो वह स्थानान्तरण कहलाता है। स्थानान्तरण में कर्मचारी के पद, वेतन, प्रतिष्ठा व उत्तरदायित्व में कोई अन्तर नहीं आता है अर्थात् वह ज्यों का त्यों रहता है। डेलयोडर के अनुसार "स्थानान्तरण से आशय किसी कर्मचारी के उत्तरदायित्व में परिवर्तन अथवा क्षतिपूर्ति के विशेष सन्दर्भ के बिना ही, कार्य से दूसरे कार्य पर भेजना है। विस्तृत अर्थ में स्थानान्तरण पदोन्नति एवं पद अवनयन को भी सम्मिलित करता है।[१०]

स्थानान्तरण के कारण :

स्थानान्तरण के निम्न कारण हो सकते हैं–

(१) किसी विशिष्ट संस्था में कर्मचारियों की कमी हो जाना।

(२) व्यापार का विस्तार एवं संकुचन हो जाना।

(३) प्रारम्भ में किसी कर्मचारी की नियुक्ति गलत विभाग में होना तथा बाद में उसमें सुधार करना।

(४) किसी विशिष्ट विभाग में विशिष्ट योग्यता वाले कर्मचारी की कमी होना।

(५) किसी कर्मचारी का अपने साथियों से झगड़ा हो जाना।

(६) कर्मचारी की रूचि एवं क्षमताओं में परिवर्तन होने के कारण।

१०- स्रोतः- अग्रवाल एवं पोरवाल, औद्योगिक संबध पृष्ठ १७०

OF
ervisor
K. Singh

(७) प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु भी स्थानान्तरण हो जाता है।

(८) कर्मचारी की कार्य कुशलता में वृद्धि करने के लिए भी स्थानान्तरण हो जाता है।

(६) कभी–कभी किसी कर्मचारी की स्वयं की माँग पर भी स्थानान्तरण हो जाता है।

(१०) कभी–कभी संस्था की यह सामान्य नीति भी होती है कि किसी व्यक्ति को एक स्थान पर किसी निश्चित अवधि से अधिक समय तक कार्य नहीं करने दिया जाना चाहिए।

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थानान्तरण प्रक्रिया पहले सरल थी परन्तु कार्यक्षेत्र तथा विभागों में वृद्धि के साथ–साथ स्थानान्तरण के लिए जटिल नियमों को अपनाया जाने लगा है। जो पद महत्वपूर्ण होते हैं उनके स्थानान्तरण हेतु निगम अधिक सतर्कता रखता है। इसके दूसरी ओर जो पद कम महत्व के होते हैं, उन पदों पर कार्यरत कर्मचारियों का स्थानान्तरण बिना किसी ठोस कारणों के नहीं किया जाता है। मुख्यालय स्तर पर एक विभाग से दूसरे विभाग में, सम्भागीय स्तर पर एक डिपो से दूसरे डिपो में कर्मचारियों का स्थानान्तरण किया जा सकता है, तथा यह नियम भी है । यदि कर्मचारी का सम्भाग बदलकर स्थानान्तरण करना होता है, तो निगम मुख्यालय से ही ऐसे स्थानान्तरण होते हैं। मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा कर्मचारियों के स्थानान्तरण सामान्यतया निम्नलिखित उद्देश्यों की पूर्ति करने के लिए किये जाते हैं–

(१) प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए।

(२) रचनात्मक कार्यों के अवसर प्रदान करने के लिए।

(३) प्रशासनिक क्षमता तथा दक्षता में वृद्धि करने के लिए।

(४) अतिरिक्त कर्मचारियों को व्यवस्थित करने के लिए।

(५) कार्य सम्बन्धी आवश्यकताओं के उच्चावचन की समस्या का समाधान करने के लिए।

(६) यात्रियों, श्रम–संघों तथा स्वतः द्वारा मांग किये जाने पर।

सेवा समाप्ति :

किसी भी कर्मचारी की सेवा समाप्ति से आशय उसे स्थायी रूप से नौकरी से कार्य मुक्त कर देने से है। सेवा की समाप्ति पर कर्मचारियों को उसकी देय राशि भुगतान कर दी जाती है और वह भी उन समस्त सम्पत्तियों को जो संस्था ने किसी कार्यवश उस कर्मचारी के पास छोड़ी हुयी थी, संस्था को वापस कर देता है। सेवा समाप्ति साधारणतया अनुशासनिक कारणवश या अयोग्यता के कारण होती है। ऐसी प्रक्रिया जिसके अंतर्गत कर्मचारी पर किसी भी प्रकार के दुराचार का आरोप लगाया गया हो, तथा विधित प्रक्रिया के अन्तर्गत जाँच होने तक कर्मचारी को कार्य से निलम्बित किया गया है। मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में भी किसी असाधारण भूल या दुराचार के कारण निलंबन होता है। न्यायालय द्वारा दोषी ठहराये जाने, सक्षम न्यायालय द्वारा अयोग्य घोषित तथा अन्य शासकीय विभागों में पुनग्रहणाधिकारी न हाने पर कर्मचारी की सेवायें समाप्त कर दी जाती हैं।

संस्था में कार्यरत कर्मचारी एक निश्चित आयु प्राप्त कर लेने के बाद कर्मचारियों को संस्था की सेवा से अलग होने को भी सेवा समाप्ति या सेवा निवृत्ति करना कहते हैं। मध्य प्रदेश राज्य परिवहन निगम में कर्मचारियों की सेवा निवृत्ति की आयु ५८ वर्ष निर्धारित की गयी है। ५८ वर्ष की आयु पूर्ण होने पर कर्मचारियों की सेवा समाप्त कर दी जाती है। अवकाश ग्रहण करने वाले कर्मचारी को वेतन, ग्रेच्युटी, उपदान एवं क्षतिपूर्ति आदि की व्यवस्था की जाती है। मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी सेवा विनियम में १०८ से ११४ तक निलम्बन एवं सेवा समाप्ति के सम्बन्धित अनुशासनिक कार्यवाही एवं दण्ड के लिए नियमों की व्यवस्था की गयी है।

(४) कर्मचारियों का कार्य विश्लेषण एवं कार्य मूल्यांकन

किसी व्यावसायिक संगठन में सही कार्य पर सही व्यक्ति की ही नियुक्ति हो सके, इसके लिए कार्य विश्लेषण एवं कार्य विवरण तैयार किये जाते हैं।

कार्य विश्लेषण निर्दिष्ट कार्यों, क्रियाओं एवं प्रत्येक कार्य की आवश्यकताओं के निर्धारण की एक पद्धति है। कार्य विश्लेषण को गहन परीक्षण की प्रक्रिया माना गया है। इस प्रकार कार्य विश्लेषण एक प्रक्रिया है, जिसके अन्तर्गत प्रत्येक कार्य के सम्बन्ध में आवश्यक तथ्यों को एकत्र किया जाता है, तथा उनको तालिकाबद्ध किया जाता है, उनका विश्लेषण किया जाता है, और तत्पश्चात् उनसे निष्कर्ष निकाले जाते हैं, यही कार्य विश्लेषण कहलाता है। कुछ विद्वानों के मतानुसार यह कृत्य अध्ययन भी कहलाता है जिसका अर्थ कृत्य विषयक सामग्री, क्रियाओं, उत्तरदायित्वों, एवं कर्मचारी सम्बन्धी आवश्यकताओं पर पूर्ण सावधानी के साथ मनन एवं अध्ययन करना है। कार्य विश्लेषण की निम्न परिभाषायें दी गयी हैं–

(१) जॉन ए. शुबिन के अनुसार :

कार्य विश्लेषण, कार्य समकों का विधिवत संग्रहण तथा अध्ययन है जिससे प्रत्येक व्यवसाय को इस भांति परिभाषित एवं विशिष्टतीकृत करना है, कि अन्य समस्त व्यवसायों से उसे पृथक किया जा सके।"[१]

(२) फिलिप्पो के अनुसार :

"एक विश्लेषण एक विशिष्ट प्रकार की क्रियाओं एवं उत्तरदायित्वों से सम्बन्धित सूचनाओं के अध्ययन एवं एकत्रीकरण की प्रक्रिया है।"[२]

१- स्रोतः- अग्रवाल एवं पोरवाल, औद्योगिक संबंध पृष्ठ १२८

२- स्रोतः- अग्रवाल एवं पोरवाल, औद्योगिक संबंध पृष्ठ १२८

कार्य विश्लेषण द्वारा प्रदत्त सूचनायें :

कार्य विश्लेषण कार्य के सम्बन्ध में अनेक सूचनायें प्रदान करता है। कार्य विश्लेषण कार्य का संगठन बतलाया गया है। वस्तुतः कार्य विश्लेषण कार्य का एक सम्पूर्ण अध्ययन है, जिसके अन्तर्गत कार्य सम्पादन हेतु कर्तव्यों एवं दायित्वों, कार्य सम्पादन की दशाओं, कार्य की प्रकृति, कर्मचारियों से अपेक्षित योग्यताऐं एवं वेतन, समय, अवसरों एवं विशेषाधिकारों आदि रोजगारों की दशाओं का समावेश किया जाता है। श्रमिक क्या करता है, क्यों करता है, कैसे करता है, और किस योग्यता की आवश्यकता होती है, आदि अनेक बातों की जानकारी कार्य विश्लेषण के माध्यम से प्राप्त होती है।

कार्य विश्लेषण द्वारा प्रदत्त सूचनाओं में निम्न हैं :–

(१) कार्य का नाम तथा उपनाम

(२) कार्य के लिए प्रयोग किये जाने वाले पदार्थों, उपकरणों एवं औजारों के नाम

(३) कार्य के घण्टे

(४) उत्तरदायित्वों एवं कार्यों की सम्पूर्ण सूची

(५) कार्य की दशायें

(६) कर्मचारियों से अपेक्षित शिक्षा, प्रशिक्षण, अनुभव, योग्यता एवं कार्य कुशलता आदि का विवरण

(७) रोजगार की शर्तें

(८) अन्य सूचनायें।

संक्षेप में कर्मचारी क्या करता है, और कार्य की क्या आवश्यकतायें हैं। यही कार्य विश्लेषण द्वारा प्रदत्त सूचनाओं के आधार स्त्रोत हैं। इसके अतिरिक्त कार्य की दशाओं, समय सारिणयों, कार्य सारणियों, वेतन, दरों,

पदौन्नति के अवसरों, प्रशिक्षण, श्रम–पूर्ति के स्त्रोतों आदि के बारे में भी महत्वपूर्ण सूचनायें प्रदान की जाती हैं।

कार्य विश्लेषण प्रक्रिया :

कार्य–विश्लेशण की प्रक्रिया अपने अभिकल्पन के उपरान्त समंक समूह की प्रक्रिया बन जाती है। समंक या सूचना प्राप्त करने की अनेक विधियाँ प्रयोग में लायी जाती हैं। इन विधियों को निम्न भागों में विभाजित किया गया है–

(१) प्रश्नावली विधि।

(२) साक्षात्कार विधि।

(३) अवलोकन विधि।

(४) अभिलेख विधि।

कार्य विश्लेषण की सूचनाओं के स्त्रोत :

कार्य विश्लेषण की प्रक्रिया के अन्तर्गत प्राप्त की जाने वाली सूचनायें अनेक व्यक्तियों से प्राप्त की जाती है। इन सूचनाओं के स्त्रोतों में प्रमुख रूप से (१) वे कर्मचारी जो कि वास्तविकता में कार्य का सम्पादन करते हैं। (२) पर्यवेक्षक एवं अन्य फोरमैन आदि जो कि कार्य का निरीक्षण करते हैं तथा बाह्य निरीक्षक जो कि कर्मचारियों के कार्यों को देखने हेतु विशेषतया नियुक्त किये जाते हैं, आदि को शामिल किया जाता है। बाह्य निरीक्षकों को साधारणतया कार्य विश्लेषण का ही कार्य सौंपा जाता है, ओर ये कार्य विश्लेषक की हैसियत से सूचनायें एकत्रित करते हैं। सूचनाओं के एकत्रीकरण की जिम्मेदारी एक संयुक्त समिति को सौंप देनी चाहिए, जिसमें साधारणतया प्रबन्ध, पर्यवेक्षक एवं कर्मचारियों के प्रतिनिधि सम्मिलित किये जाने चाहिए। जहां कोई सेविवर्गीय प्रबन्ध विभाग न हों वहाँ सूचनायें एकत्र करने एवं उनको विकसित करने का कार्य पर्यवेक्षकों को सौंप देना चाहिये।

कार्य–मूल्यांकन :

कार्य–मूल्यांकन एक ऐसा शब्द है, जिसका अधिकांश व्यक्तियों ने या तो गलत अर्थ लगाया है अथवा जिसे गलत समझा है। कुछ समय के लिए इसका उपयोग एक प्रक्रिया के रूप में किया गया तथा कभी–कभी इसका उपयोग किसी स्थिति का वर्णन करने के लिए भी किया गया। यही नहीं, ऐसे व्यक्ति भी हैं जो कहते हैं कि कार्य मूल्यांकन से आशय किसी योजना विवरण अथवा कथन से है। कार्य मूल्यांकन से आशय एक ऐसे व्यवस्थित तरीके से है जिसके द्वारा किसी संगठन में अन्य सम्बन्धित कृत्यों की तुलना में किसी कृत्य का मूल्यांकन किया जाता है। बड़े–बड़े व्यावसायिक संगठनों में विभिन्न प्रकार के कार्य अथवा कृत्य होते हैं, जोकि विभिन्न व्यक्तियों को सम्पन्न करने हेतु सौंपे जाते हैं। ऐसी स्थिति में प्रत्येक कार्य का मूल्यांकन किया जाना आवश्यक हो जाता है, ताकि उस कार्य को सम्पन्न करने का पारिश्रमिक निर्धारित किया जा सके, तथा योग्य एवं उपयुक्त व्यक्तियों को आकर्षित किया जा सके। किसी व्यावसायिक संगठन में किसी कार्य को सम्पन्न करने हेतु अन्य सम्बन्धित कार्यों की तुलना में पारिश्रमिक क्या हैं, इसके निर्धारण की विधि ही कार्य मूल्यांकन है।

कार्य मूल्यांकन की परिभाषायें :

विभिन्न विद्वानों ने कार्य मूल्यांकन की निम्नलिखित परिभाषायें दी हैं–

(१) किम्बाल एवं किम्बाल के अनुसार :

"कार्य मूल्यांकन किसी संयंत्र में प्रत्येक कृत्य का सापेक्षित मूल्य पता लगाने तथा ऐसे कार्य के लिए क्या उचित आधारभूत मजदूरी होनी चाहिए, यह मालूम करने का प्रयत्न करना है।"

(२) डेलयोडर के शब्दों में :

"कार्य मूल्यांकन एक व्यवहार है, जो कि एक संगठन में तथा इसके समान संगठनों में विभिन्न कृत्यों के तुलनात्मक मूल्य का माप करने में एक

दृढ़ता प्रदान करता है। यह मुख्य रूप में कृत्य श्रेणीयन विधि है जो कर्मचारियों के श्रेणीयन से मिला नहीं है।

(३) अन्तर्राष्ट्रीय श्रम-संगठन के एक अध्ययन के अनुसार -

"एक विशेष कार्य को सामान्य रूप से सम्पादित करने में एक सामान्य कर्मचारी से की जाने वाली अपेक्षाओं को, सम्बन्धित कर्मचारी की वैयक्तिक योग्यता एवं निष्पादन को ध्यान में रखे बिना, निर्धारित करने एवं दूसरे की तुलना करने का प्रयत्न करना ही कार्य मूल्यांकन है।"

कार्य मूल्यांकन के उद्देश्य :

कार्य मूल्यांकन के निम्नलिखित उद्देश्य हैं :–

(१) मजदूरी सम्बन्धी असमानताओं को दूर करना।

(२) वैयक्तिक या व्यक्तिगत पक्षपात को समाप्त करना एवं मजदूरी सम्बन्धी विवादों का निपटारा करना।

(३) तुलना एवं सर्वेक्षण की सुविधा प्रदान करना।

(४) मजदूरी स्तर में भिन्नता को बनाये रखते हुए प्रमाणीकरण को बनाये रखना।

(५) वेतन एवं मजदूरी प्रशासन हेतु एक निश्चित योजना तैयार करना।

(६) कार्य मूल्यांकन पद्धति की सहायता से मजदूरी दरों के कलेवर को सरल,सुगम एवं बोधगम्य बनाना।

(३) प्रत्येक कार्य के लिए वेतन की दर का निर्धारण करना जो कि उचित एवं समान हो।

कार्य मूल्यांकन के ढंग अथवा विधियाँ :

कार्य मूल्यांकन की निम्नलिखित विधियाँ हैं–

(१) श्रेणी विभाजन विधि :

यह कार्य मूल्यांकन की सबसे सरल एवं प्रारम्भिक विधि है। इसके अन्तर्गत सबसे पहले विभिन्न कृत्यों को उनकी उपयोगिता एवं महत्व के अनुसार क्रमशः श्रेणीबद्ध किया जाता है, अथवा इस कार्य को पूरा करने के लिए एक समिति का गठन किया जाता है। किसी भी कृत्य का श्रेणी विभाजन करते समय निम्न बातों का विशेष रूप से ध्यान रखा जाना चाहिए

(१) कार्य की मात्रा

(२) कार्य को पूरा करने में आने वाली कठिनाईयाँ

(३) कार्य की नीरसता

(४) कार्य के संबंध में उत्तरदायित्व की सीमा

(५) पर्यवेक्षण की आवश्यकता

(६) उक्त कृत्य को सम्पन्न करने हेतु ज्ञान एवं अनुभव की आवश्यकता

(७) कार्य करने की दशायें।

पहले विभिन्न विभाग अपने–अपने कार्यों का श्रेणी विभाजन करते हैं। इसके उपरान्त समस्त संगठन के कृत्यों को उनकी प्रकृति एवं महत्व के अनुसार श्रेणीबद्ध कर लिया जाता है। समस्त संगठन के कृत्यों को सम्पन्न करने से पूर्व विभिन्न विभागों द्वारा किये गये श्रेणी विभाजनों का तुलनात्मक अध्ययन कर लेना श्रेष्ठतम रहता है। ऐसा करने से त्रुटियों के रहने की संभावनायें कम रह जाती हैं।

(२) वर्गीकरण विधि :

वर्गीकरण विधि के अन्तर्गत सबसे पहले संगठन के अन्तर्गत विद्यमान प्रत्येक कृत्य का विवरण लिखा जाता है। इसके उपरान्त यह मालूम किया जाता है कि अमुक कृत्य में कितना लिपिक कार्य, कितना प्रशासकीय कार्य तथा कितना क्रियात्मक कार्य का समावेश है। कृत्य विवरण के आधार पर एक समिति का गठन किया जाता है। यह समिति प्रत्येक कृत्य के सापेक्षित मूल्य का विश्लेषण करती है। इसके पश्चात् प्रत्येक कृत्य का वर्ग निर्धारित किया जाता है। वर्ग के आधार पर ही मजदूरी एवं वेतन निर्धारित होता है। प्रत्येक वर्ग का अधिकतम एवं न्यूनतम वेतन निर्धारित किया जाता है।

३. घटकों की तुलना विधि

इस विधि को बेंग योजना के नाम से भी पुकारते हैं, क्योंकि इसका आविष्कार यूजीन बेग ने सन् १६२८ में किया था । यह विधि इस सिद्धान्त पर आधारित है कि प्रत्येक कृत्य में कुछ घटक होते हैं, जो विशेष अपेक्षाओं एवं स्थितियों पर निर्भर होते हैं, तथा प्रत्येक कृत्य का वेतन इन घटको के आधार पर निर्धारित होना चाहिए । इस पद्धति में विभिन्न कार्यो के बीच तुलना सामान्य रूप में नहीं की जाती है, वरन् गहन रूप में एक एक गुण या विशेषता के आध ाार पर ही की जाती है, और अंक निर्धारित किये जाते हैं । बाद के कार्य के लिए विभिन्न गुणों के सन्दर्भ में नियत अंक के योगफल को मुद्रा में परिणित कर लिया जाता है । इसके प्रमुख घटक निम्नलिखित है –

१. चातुर्य सम्बन्धी आवश्यकतायें ।

२. मानसिक आवश्यकतायें ।

३. शारीरिक आवश्यकतायें ।

४. उत्तरदायित्व की सीमा ।

५. कार्य करने की दशायें ।

४. बिन्दु विधि–

कार्य मूल्यांकन की बिन्दु विधि सबसे अधिक प्रचलित प्रणाली है । यह विधि इस मान्यता पर आधारित है, कि विभिन्न कृत्यों से सम्बन्धित प्रत्येक घटक के उसके महत्व के अनुसार बिन्दु निर्धारित करना सम्भव है । वर्तमान में कार्य मूल्यांकन की सबसे अधिक प्रचलित प्रणाली बिन्दु प्रणाली है । इसके लिए उसमें एक मैनुअल का प्रयोग किया जाता है । मैनुअल में उन समस्त घटकों का उल्लेख किया जाता है जिसके अनुसार प्रत्येक कृत्य करना है । यह विभिन्न कृत्यों का वर्णन करता है तथा पैमाने का निर्धारण करता है, जिसके द्वारा प्रत्येक तत्व की मात्रा का मूल्यांकन किया जाना चाहिए, इसमें प्रत्येक तत्व की माप के लिए एक पैमाना होता है जिसके द्वारा किसी कृत्य के विभिन्न अंशों की माप की जाती है। किसी कृत्य का बिन्दु मूल्य इन समस्त बिन्दुओं का जोड़ होता है । कार्य मूल्यांकन की बिन्दु विधि में निम्न घटक पाये जाते है।–

१. चातुर्य

२. उत्तरदायित्व

३. प्रत्यन– १ मानसिक २ शारीरिक

४. कार्य दशायें ।

५. शासकीय नीति

कर्मचारी नियोजन किसी भी संस्था का प्रमुख कार्य है । यदि कर्मचारी नियोजन में कमियां रह जाती हैं तो संस्था का सम्पूर्ण ढांचा अस्तव्यस्त हो जाता है जैसे कोई कर्मचारी किसी विशेष कार्य में दक्ष एवं कुशल है, उसको यदि उस कार्य की जगह दूसरा कार्य सौंप दिया जाये, तो शायद वह दूसरे कार्य को इतनी अच्छी प्रकार से करने में सक्षम न हो, जितना कि उस कार्य को जिसमें वह दक्ष एवं कुशल है । राज्य परिवहन निगम में कर्मचारी नियोजन में शासकीय नीति निम्न है–

OF
ervisor
K. Singh

१. भर्ती सम्बन्धी कमजोर नीति–

राज्य परिवहन निगम में भर्ती कई प्रकार से की जाती है। जैसे रोजगार कार्यालय से नाम मंगवाकर, कमेटी बनाकर, साक्षात्कार द्वारा एवं लिखित परीक्षा आयोजित करवा कर । इन सभी प्रक्रियाओं में देखा गया है कि निगम के उच्च श्रेणी अधिकारी उन्हीं व्यक्तियों के नाम लेते हैं, जिनसे उनका घनिष्ठ संबंध है एवं साक्षात्कार में भी वे भाई–भतीजावाद की नीति अपनाते हैं जिसके परिणामस्वरूप अयोग्य व्यक्तियों की नियुक्ति करने से निगम की कार्यकुशलता तथा कार्य विधि पर विपरीत प्रभाव पड़ता है । निगम की भर्ती नीति के अन्तर्गत यह स्पष्ट रूप से लिखा है, कि निगम में केवल उन्हीं कर्मचारियों को भर्ती किया जायेगा, जिनके पास उनके पद से सम्बन्धित योग्यता होगी तथा उन कर्मचारियों को प्राथमिकता दी जायेगी जो पूर्व में बन्द किये हुए कार्य में लगे हुए थे। इसके साथ ही राजनैतिक दबाव में आकर नियुक्ति नही की जायेगी, परन्तु यह केवल एक लिखित प्रारूप की तरह ही है, परन्तु इसे पूर्ण रूप से अमल में नही लाया गया है । निगम में नियुक्ति के समय राजनैतिक दबाब आते है जिसके परिणामस्वरूप जहां एक ओर निगम में कार्य की योग्यता के विपरीत कर्मचारियों की भर्ती होती है। इससे निगम की कार्य प्रणाली प्रभावित होती है, इसके साथ ही निगम द्वारा अपनी तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की सीधी भर्ती के लिए जो योग्यतायें निर्धारित की गयी है, वे भी उचित नहीं है । निगम में निम्न श्रेणी लिपिक के लिये निर्धारित योग्यता मात्र हायर सेकेण्डरी उत्तीर्ण रखी गयी है, जबकि वर्तमान समय में अनेक ग्रेजुएट एवं पोस्ट–ग्रेजुएट पर्याप्त मात्रा में बेकार घूम रहे हैं ।

२. चालकों के प्रशिक्षण का अभाव–

केन्द्रीय कार्यशाला ग्वालियर में चालकों के प्रशिक्षण की व्यवस्था की गयी थी । यह व्यवस्था गत कुछ वर्षो में निष्क्रिय हो गयी है । चालकों के प्रशिक्षण की कमी होने के कारण दुर्घटनाओं के घटित होने की सम्भावना अधिक रहती है । दुर्घटनाओं की अधिकता होने पर मरम्मत व्यय भी अधिक होगा

OF
ervisor
K. Singh

और बसों के गतिशील होने की समय सीमा भी कम हो जायेगी । अतः चालकों के प्रशिक्षण के अभाव से मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम को सामान्य हानि होने की सम्भावना बनी रहती है ।

३. कर्मचारियों एवं अधिकारियों के प्रशिक्षण का अभाव–

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में कार्य करने वाले कर्मचारियों एवं अधिकारियों के प्रशिक्षण में अभाव निगम की विकराल समस्या है । कर्मचारियों मे प्रशिक्षण की कमी होने के कारण कर्मचारी कार्य को जल्दी एवं पूर्ण रूप से करने में सफल नहीं हो पाता और निगम में कुछ अधिकारी ऐसे भी है, जो निगम के कार्यो पर पूर्ण नियंत्रण नहीं रखते हैं जिससे निगम का कार्य सुचारू रूप से नहीं चल पाता । अतः शोधार्थी की राय में प्रशिक्षण की कार्य प्रणाली में संशोधन आवश्यक है ।

४. कार्यशाला कर्मचारियों के प्रशिक्षण का अभाव–

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में प्रशिक्षित तकनीकी कर्मचारियों का अत्यन्त अभाव है । कर्मचारी इस प्रशिक्षण के लिए उत्सुक भी नहीं है । अतः कर्मचारियों के प्रशिक्षण की समस्या निगम की विकराल एवं गम्भीर समस्या है, क्योंकि बिना प्रशिक्षण के कर्मचारी कार्य पूर्ण कुशलता एवं दक्षता के सुचारू रूप से संचालित नहीं कर सकते हैं ।

५. पदौन्नति के कम अवसर–

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में कर्मचारियों को पदौन्नति के लिए विशेष प्रोत्साहन नियम नहीं बनाये गये हैं । एक ही पद पर कर्मचारी वर्षों कार्य करता रहता है, जिससे कर्मचारियों में हीन भावना आ जाती है, और वह अनैतिक कार्य करने लगता है ।

निष्कर्ष

निष्कर्ष रूप में निगम द्वारा अपनी भर्ती सम्बन्धी नीति में पर्याप्त सुधार की आवश्यकता है इसके लिए आवश्यक है, कि निगम द्वारा वैज्ञानिक भर्ती नीति अपनायी जाये । जिस प्रकार वर्तमान समय में अन्य बहुत सी संस्थाओं द्वारा प्रतियोगी परीक्षा लेकर तथा उसके आधार पर योग्यता का अंकन करके की जाती है । यह नीति निगम द्वारा भी अपनायी जानी चाहिए । मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में बाहय प्रशिक्षण के अन्तर्गत प्रायः उचित प्रशिक्षण प्रदान किया जाता है, परन्तु आन्तरिक प्रशिक्षण की व्यवस्था उचित प्रकार से नहीं की गयी है । आन्तरिक प्रशिक्षण के अन्तर्गत उचित प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए यह आवश्यक है कि पूर्ण प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा ही केवल प्रशिक्षण प्रदान किया जाये, बल्कि तकनीकी कर्मचारी भी प्रशिक्षण में सहयोग प्रदान करें, ताकि चालकों एवं परिचालकों को भी तकनीकी ज्ञान प्राप्त हो सके।

मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में कर्मचारियों का वेतन राज्य सरकार और अन्य परिवहन कर्मचारियों से कम है, तथा पदौन्नति के अवसर भी बहुत कम है । शोधार्थी के मतानुसार यदि कर्मचारियों को आकर्षक वेतन दिया जाये, तथा विभिन्न प्रकार के प्रोत्साहन भत्ते एवं बोनस दिया जाये तो कर्मचारियों की कार्यक्षमता में पर्याप्त सुधार आ सकता है । मध्य प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम ने प्रोत्साहन बोनस योजना प्रारम्भ की है, जो कर्मचारियों को प्रेरणा देने के उद्देश्य से एक अच्छी योजना है, परन्तु इसमें सुधार भी आवश्यक है, इसके अंतर्गत अतिरिक्त आय के लिए निगम में कर्मचारियों एवं निगम के मध्य प्रतिशत निर्धारित किया है, उसमें सुधार होना आवश्यक है ।

अध्याय अष्टम

मोटर यातायात की समस्याएं
(सर्वेक्षण के आधार पर)

१- निजी क्षेत्र में बस मालिकों की समस्याएं।

२- सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात की समस्याएं।

३- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों की समस्या।

४- यात्रियों की समस्याएं

१- निजी क्षेत्र में बस मालिकों की समस्याऐं

वर्तमान के इस गतिशील युग में जबकि व्यक्ति प्रतिदिन अपने स्थान से हटकर कई किलोमीटर दूर अपनी नौकरी, अपने व्यवसाय तथा धनोपार्जन के लिये उसे घर से बाहर निकलना पड़ता है, और उसी दिन परिवार की विभिन्न समस्याओं के कारण वापस भी आना चाहता है। इस व्यवस्था के लिये हमें आधुनिक गतिशील सुविधा की आवश्यकता होगी, तथा इसको पूरा करने के लिये निजी क्षेत्र द्वारा परिवहन सेवाओं की व्यवस्था की गयी है। परिवहन सेवाओं में निजी क्षेत्र की भागीदारी उतनी ही महत्वपूर्ण है, जितनी की सार्वजनिक क्षेत्र की। वर्तमान में यदि वास्तव में देखा जाए जो सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र की यातायात व्यवस्था अधिक सफल है। वर्तमान में जनता भी सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था से ही अपनी यात्रा अधिक करती है। निजी क्षेत्र की बसें सदैव सही स्थिति में रहती हैं तथा कम समय में और सुविधापूर्वक व्यक्तियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक की यात्रा करवाती हैं।

निजी क्षेत्र की बसों में लोगों को यात्रा करने में किसी बात की परेशानी न हो इस बात का पूरा ध्यान रखा जाता है। निजी बस आपरेटर्स सदैव यही प्रयास करते हैं कि उनके ट्रांसपोर्ट में सदैव अच्छी स्थिति में बसें रहें, जिससे यात्रियों को परेशानियों का सामना न करना पड़े तथा ट्रांसपोर्ट में कार्यरत कर्मचारियों का भी वे पूरा ध्यान रखते हैं, इससे निजी क्षेत्र की बसों में लापरवाही नहीं होने पाती है। इस प्रकार से निजी क्षेत्र का यातायात व्यवस्था में अपना विशिष्ट स्थान होता है उसे भुलाया नहीं जा सकता है।

शोधार्थी ने सर्वेक्षण में निजी बस आपरेटरों के विचारों के बारे में जानकारी प्राप्त की तो ज्ञात हुआ, कि उनका सदैव यही प्रयास रहता है, कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाएं प्रदान की जाएं, जिससे अधिक संख्या में यात्री निजी क्षेत्र की ओर आकर्षित हों। सड़क परिवहन में निजी क्षेत्र की भूमिका अत्यंत महत्वपूर्ण है मध्यम दूरी के लिये यह कार्य बहुत ही उपयुक्त है। संपूर्ण यातायात

में सड़क परिवहन में निजी क्षेत्र की भागीदारी निरंतर बढ़ती जा रही है। सड़क परिवहन क्षेत्र में निश्चय ही परिवर्तन देखने में आए हैं। यद्यपि राज्य सड़क परिवहन संस्थानों की प्रचलन क्षमता में सुधार आया है, इसके विपरीत उसके वित्तीय परिणाम निराशाजनक हैं। जनसंख्या में वृद्धि और प्राकृतिक साधनों के देश भर में फैलाव के कारण परिवहन की मांग अभूतपूर्व रूप से बढ़ी है। परिवहन क्षेत्र में इतनी विकास क्षमता बढ़ने के बाद भी सभी क्षेत्रों में मांग पूरी नहीं हो सकी है जबकि विकास बहुत अधिक हुआ है, परिवहन मांगों के अनुसार सुलभ नहीं हुआ है। परिवहन सुलभता जनसंख्या के एक बहुत बड़े बहुमत का मानव अधिकार होता जा रहा है। इस प्रकार एक ओर मौजूदा यातायात के साधनों में अधिकाधिक यातायात क्षमता के लिये परिवहन संरचना में वर्तमान में विकास और तेजी की आवश्यकता है दूसरी ओर विशेषकर हमारे देश में और कई विकासशील राष्ट्रों में भी दूरदराज में रहने वालों के लिये परिवहन सुविधा सुलभ करने की आवश्यकता है। इस आवश्यकता को निजी क्षेत्र की सहायता से ही पूरा किया जा सकता है। हमारी योजना ऐसी प्रणाली लाने की है, जो रख रखाव के चक्र को कम कर सके, और साधनों की दिक्कत होते हुए भी परिसंपत्तियों की उपयोगिता में वृद्धि कर सके, तथा परिवहन के उप क्षेत्रों में अधिशेषों से बचा जा सके। परिवहन के सभी साधनों को मिला जुलाकर क्षेत्रों में उन हितों की सेवा कर सकें जहां वे अधिक किफायती है, परस्पर सहायक हैं। लागत आधारित मूल्यों पर खड़े हैं, तथा जहां प्रयोगकर्ता को अपने पसंद का परिवहन साधन चुनने की पूरी स्वतंत्रता है। हमें उपलब्ध साधनों, संभावनाओं, स्टेट ऑफ आर्ट ज्ञान की पूरी जानकारी होनी चाहिए जो परिस्थितियों के अनुसार हो, और व्यावहारिक हो, और हमें राष्ट्र के तकनीकी विकास में अपना योगदान भी करना चाहिए।

राष्ट्र की योजनाओं का सफलतापूर्वक संचालन करने के लिये सड़क परिवहन का तीव्र विकास होना अति आवश्यक है, क्योंकि दिन-प्रतिदिन बढ़ते यातायात के वहन में रेलें असमर्थ हैं। वर्तमान में यह सभी स्वीकार करते हैं कि सड़क परिवहन विभिन्न करों के बोझ तले दबा हुआ है। सड़क परिवहन का विकास

उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है। निजी बस सेवा का लाभ चंद पूंजीपतियों को प्राप्त होता था, सरकार को इसका लाभ नहीं मिलता था। अतः इसका प्रयोग राष्ट्र हित में नहीं किया जा सकता था, इसके अतिरिक्त बस क्षमता से अधिक सवारी लिये जाने के कारण यात्रियों को यातनाएं पहुंचती थीं। निजी क्षेत्र में निराशा का वातावरण बन गया, परन्तु जैसे-जैसे समय बीतता गया, स्थिति परिवर्तित हुई, सार्वजनिक क्षेत्र का स्थान निजी क्षेत्र ने ले लिया। निजी क्षेत्र में बस यातायात लाभ एवं सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अच्छी सेवायें प्रदान कर रहा है। इसके बावजूद भी निजी बस मालिकों की कुछ समस्याएं है। यह समस्याएं निम्नलिखित हैः-

१- किराये में वृद्धि का अधिकार नहीं

निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में बस मालिक अपनी इच्छा से किराया नहीं बढ़ा सकते हैं। जब सार्वजनिक क्षेत्र में सरकार द्वारा किराया बढ़ा दिया जाता है उसके पश्चात ही निजी क्षेत्र में बस मालिक किराये में वृद्धि कर सकते हैं। किराये में वृद्धि कर देने पर यात्रियों द्वारा यह माना जाता है, कि किराये में वृद्धि हो गयी है। निजी क्षेत्र के परिवहन यात्री यह कहते पाये गये हैं, कि कल तो हम इतने किराये में आए थे। अभी किराये में वृद्धि नहीं हुई है। निजी बस मालिक स्वेच्छा से किराया नहीं बढ़ा सकते, भले ही डीजल महंगा हो जाए। निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था अच्छी होने पर भी वह सरकार द्वारा घोषित किराये पर ही बसों का संचालन करने पर विवश होते हैं।

२- यात्रियों द्वारा किराया न देना

निजी क्षेत्र में यात्रा करने वाले सभी यात्री किराये का भुगतान नहीं करते हैं। कुछ असामाजिक तत्व एवं दादा प्रवृति के लोग निजी बसों में बिना किराया दिये यात्रा करते हैं। यदि परिचालक इन असामाजिक तत्वों से किराया मांगता है तो उसकी पिटाई कर दी जाती है। आज सागर संभाग के प्रत्येक शहर से ५-१०

व्यक्ति बिना किराये के यात्रा करते हैं। बस चालक एवं परिचालक या बस मालिकों के परिचित व्यक्ति भी बिना किराया दिये यात्रा करते हैं।

३- नियमित यात्रियों द्वारा निर्धारित किराये से कम राशि का भुगतन करना

नियमित यात्रा करने वाले यात्री बस परिचालकों से यह कहते पाये गये हैं कि हम रोजाना यात्रा करते हैं, इसलिये किराये में रियायत दी जानी चाहिए। नियमित यात्रा करने वाले यात्री यदि किसी स्थान के १८ रुपये किराया निर्धारित है तो वह १५ रुपये से अधिक किराया नहीं देते हैं, और आराम से सीट पर कब्जा कर गंतव्य स्थान तक यात्रा करते हैं। प्रतिदिन यात्रा करने से परिचालक भी उनसे कुछ नहीं कह पाता है, और वह जो किराया देते हैं, परिचालक चुपचाप रख लेता है। यदि परिचालक अक्खड़ स्वभाव का है, तो थोड़ा वाद-विवाद करता है लेकिन जब वह यह देखता है कि प्रतिदिन वाले सभी यात्री एक साथ बोलने लगते हैं, तो वह चुपचाप रह जाता है, और उन यात्रियों के द्वारा जो किराया भुगतान किया जाता है, रख लेता है।

४- परमिट उपलब्ध न होना

निजी क्षेत्र के बस मालिकों को राज्य सरकार पर नवीन परमिट समय पर उपलब्ध नहीं होते हैं, बढ़ती हुई जनसंख्या के अनुपात में नवीन परमिटों का विवरण न होने से बसों में क्षमता से अधिक भीड़ हो जाती है जिससे यात्रियों को भी अनावश्यक कष्ट उठाना पड़ता है। राज्य शासन को जनसंख्या के अनुपात में परिमिटों का वितरण करना चाहिए, जिससे निजी बस मालिकों द्वारा बसों की संख्या में वृद्धि कर सके। इस बढ़ती हुई भीड़ को कम न किया जा सके, इसके लिए निजी क्षेत्र में प्रति वर्ष नये परिमिटों को बनाया जाना चाहिए, जिससे निजी क्षेत्र के बस मालिकों की समस्या का हल किया जा सके।

५- कर की अधिकता

निजी क्षेत्र के बस मालिकों को बसों का संचालन करने पर सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अधिक करों का भुगतान करना पड़ता है। करों का अधिक भुगतान करने से निजी बस मालिकों की आय में कमी आती है कर भुगतान न करने की दशा में निजी बस मालिक सड़कों पर अपनी बसों का संचालन नहीं कर सकते हैं। करों की दर निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बराबर होनी चाहिए परन्तु ऐसा नहीं है। निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था पर अधिक कर राज्य शासन द्वारा निर्धारित किया गया है।

६- पुलिस स्टॉफ द्वारा किराये का भुगतान करना

निजी बस मालिकों की यह समस्या विकराल है कि जिस पुलिस स्टेशन से बस गुजरती है और जहां तक बस जाती है। इस बीच जितने भी पुलिस स्टेशन पड़ते हैं, वह पुलिस स्टॉफ किराये का भुगतान नहीं करताहै। यदि परिचालक किराया मांगता है, तो उसकी पिटाई कर दी जाती है तथा उसको बंद करने की धमकी दी जाती है, जिससे परिचालक कुछ कह नहीं पाता है। पुलिस स्टॉफ के साथ उनके बच्चे एवं परिचित भी किराये का भुगतान नहीं करते हैं और इसके साथ-साथ बस में सीट पर बैठकर यात्रा करते हैं।

७- खराब सड़कों की समस्या-

आर्थिक एवं औद्योगिक विकास के रथ का पहिया राष्ट्रीय और प्रादेशिक राजमार्गों पर ही तेजी से घूमता है। मध्य प्रदेश इस दृष्टि से पूरी तरह अभागा है। संपूर्ण मध्यप्रदेश में सड़कों की हालत बहुत दयनीय है। मध्यप्रदेश में केवल ३५ प्रतिशत सड़कें ही डामरीकृत हैं, बाकी सड़कें मिट्टी या गिट्टी की हैं। सड़कों की स्थिति खराब होने के कारण निजी बस मालिकों की नयी बसें दो तीन वर्ष में पूर्णरुपेण खटारा हो जाती हैं।

८- भृष्टाचार की समस्या

विशेष अवसरों जैसे- शादी विवाह या पर्यटन के लिये परिमिट लेने या कर जमा करने या अन्य किसी कार्य से अधिकारियों एवं कर्मचारियों के पास जाने से वह पहले तो कार्य करते ही नहीं है यदि करते हैं तो रिश्वत लेते हैं। वर्तमान में अधिकारी एवं कर्मचारी इतने भ्रष्ट हो गये हैं, कि वे बिना पैसे लिये कोई कार्य नहीं करते हैं।

९- आर टी ओ द्वारा चैकिंग

आर टी ओ द्वारा चैकिंग की जाती है, तो बस मालिकों के पास सभी कागजात पूरे होने पर भी उन्हें नहीं छोड़ा जाता है उनका चालान करने के साथ-साथ उनसे अतिरिक्त धनराशि भी वसूल की जाती है।

१०- दुर्घटनाएं

मध्यप्रदेश में बढ़ रही दुर्घटनाएं भी एक चिंता का विषय बनी हुई हैं। निजी बसें तेज गति से चलती हैं क्योंकि बसों की दशा सही होती है। सड़कें खराब होने के कारण अथवा अकुशल चालक या उनके द्वारा नशे की हालत में वाहनों को तेजगति से चलाने से दुर्घटनाएं हो जाती हैं जिससे निजी बस मालिकों को अनावश्यक परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

११- बाई पास की समस्या

शहर से होकर बसें गुजरने से बहुत अधिक समय लग जाता है, जिससे डीजल की अधिक खपत होती है। बाई पास बन जाने से बसें शहर से न गुजर कर बाई पास मार्ग से गुजरने लगेंगी, जिससे समय एवं डीजल दोनों की बचत संभव है।

निष्कर्ष रूप में यह कहा जा सकता है, कि बस मालिकों को उपर्युक्त समस्याओं का सामना तो करना ही पड़ता है, तथा इसके साथ-साथ युग परिवर्तन से अनेक नवीन समस्याओं का भी जन्म होता है। इन नवीन समस्याओं से भी निजी बस मालिकों को जूझना पड़ता है। राज्य शासन को चाहिए कि निजी बस मालिकों को बस संचालन के लिये नियमों को लचीला बनाकर इस क्षेत्र में लोगों की अधिक भागीदारी को निमंत्रण देना चाहिए, क्योंकि निगम की खटारा बसों से अधिक समय यात्रा में लगने के कारण यात्री निगम की बसों में यात्रा करना पसंद नहीं करते हैं। इसलिये निजी क्षेत्र को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। यद्यपि निजी क्षेत्र में कर आदि की चोरी भी होती है, लेकिन सार्वजनिक क्षेत्र से फिर भी कम होती है। वर्तमान में जनता निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था को अधिक पसंद कर रही है।

२- सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात की समस्या-

आधुनिक युग परिवहन का युग है, परिवहन ही आज उन्नति एवं विकास की आधारशिला व धुरी मानी जाती है। वर्तमान में किसी भी राष्ट्र की उन्नति का रहस्य वहां का उन्नत एवं विकसित परिवहन होगा। इसी बात को ध्यान में रखते हुए शोधार्थी ने सागर संभाग में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याएं विषय के अंतर्गत शोध कार्य किया है क्योंकि परिवहन के नाम पर नभ, जल, थल के साधनों का वर्तमान में अपार महत्व है। अतः सड़क परिवहन एक ऐसा साधन है जो कि ज्ञान विज्ञान की प्रगति औद्योगिक उन्नति को राष्ट्र के प्रत्येक कोने में पुहंचाने में सहायक है। मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम यात्रियों को सुलभ तथा सुरक्षित माल ढुलाई संबंधी सेवा प्रदान करने के लिये बसों का संचालन करता है। बसों के संचालन एवं मरम्मत हेतु विभिन्न प्रकार के व्यय किये जाते हैं। यात्रियों को समुचित सेवा प्रदान करने के लिये निगम तथा संभागीय कार्यालय डिपो में कर्मचारी एवं अधिकारी कार्यरत हैं। इन्हें इनके द्वारा की गयी सेवाओं के बदले में परितोषक के रूप में वेतन एवं भत्ते प्रदान किये जाते हैं।

सार्वजनिक क्षेत्र का बढ़ता हुआ घाटा एक सफेद हाथी के रूप में सरकार के गले में बंधा है। सार्वजनिक क्षेत्र की डांवाडोल होती वित्तीय स्थिति की गहन जांच के लिये एक उच्च स्तरीय समिति कार्य कर रही है। इस समिति की जब रिपोर्ट सरकार को प्राप्त हो जाएगी तब राष्ट्रीयकरण का भावी कार्यक्रम तय हो सकेगा। सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में यात्रा करने वाले व्यक्ति सरकार और निगम दोनों को कोसते हैं। एक ओर घाटा और दूसरी ओर मानसिक ह्रास होता है। सार्वजनिक क्षेत्र में भ्रष्टाचार अपनी चरम सीमा पर पहुंच रहा है। भ्रष्टाचार की खुली छूट अधिकारियों व कर्मचारियों को है। भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिये अभी तक शासन ने कोई कदम ईमानदारी से नहीं उठाया है उसे कभी नयी दिशा देने के बारे में सोचा ही नहीं गया है। सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था, विक्रय कर, और राजस्व कर की तरह दूध देने वाली गाय माना जाता है। परिवहन विभाग में इतना राजनीतिक हस्तक्षेप है, कि उससे उबरना संभव नहीं लगता है जब तक कि परिवहन विभाग को पूरी तरह विकेंद्रित नहीं किया जाता। जब शासन को भीड़ इकट्ठी करनी हो तो तत्काल परिवहन विभाग की सेवाएं ले ली जाती हैं। राजनैतिक चंदा एकत्रित करने में भी यह विभाग मददगार साबित होता है।

खराब सड़कों के मामले में देश में सबसे अग्रणी माना जाने वाला मध्यप्रदेश दुर्घटनाओं के मामले में भी पीछे नहीं है। खराब सड़कों पर बढ़ता हुआ दबाव भी दुर्घटनाओं का एक कारण है। ऐसे वाहन भी सड़कों पर दौड़ रहे हैं जिनका रजिस्ट्रेशन भी नहीं हुआ है। परिवहन विभाग की लायसेंस प्रणाली दोषपूर्ण है, और इस प्रणाली में परिवर्तन करना होगा। वाहनों की फिटनेस भी बिना देखे दे देना अपने आप में एक जघन्य अपराध है। मध्यप्रदेश में करों की चोरी तो होती ही है, तथा राष्ट्र अन्य राज्यों से कर में भी पिछड़ा हुआ है। अन्य राज्यों में जब सार्वजनिक क्षेत्र की बसें प्रवेश करती हैं तो अधिक प्रवेश कर देती हैं, परन्तु जब मध्यप्रदेश में अन्य राज्यों की बसें प्रवेश करती हैं, तो हम कम प्रवेश कर लेते हैं। निगम द्वारा संचालित बस मार्गों पर चलने वाली अवैध बस संचालन को रोकने की वर्तमान में आवश्यकता है। अवैध बस संचालन मध्य प्रदेश के लिये घातक सिद्ध

हुआ है। सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात की समस्याएं निम्नलिखित हैं-

१- *बिना टिकिट यात्रा की समस्या*

बिना टिकट यात्रा की समस्या सार्वजनिक क्षेत्र के लिये एक विकराल समस्या है। ऊंचे व मध्यम परिवार के पढ़े लिखे संपन्न लोग तक अपने १५ वर्ष के बच्चों को ११ वर्ष का बताकर पूरे टिकट के बजाय आधा टिकट लेकर तथा ५ वर्ष के बच्चों को २.५ वर्ष का बताकर बिना टिकट यात्रा करते हैं। बिना टिकिट यात्रियों की समस्या परिवहन सेवाओं में सबसे अधिक है। बिना टिकिट यात्रा करने वालों में एक बड़ा वर्ग विभागीय कर्मचारियों का भी है। निगम के कर्मचारियों एवं अधिकारियों को निगम की बसों में यात्रा करने के लिये निःशुल्क पास प्रदान किये जाते हैं। पुलिस महकमा भी बिना टिकट यात्रा करने वालों में प्रमुखरूप से भागीदार है।

२- *सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों की दयनीय स्थिति*

सार्वजनिक क्षेत्र की सागर संभाग की बसें जो वर्तमान परिवहन सेवाएं प्रदान कर रही हैं उनमें से अधिकांश बसों की दशा बड़ी दयनीय एवं चिंतनीय है। शोधार्थी द्वारा यह देखा गया है, कि सार्वजनिक क्षेत्र में घटिया किस्म की बसें क्रय की जाती हैं जो तीन या चार माह के बाद पुरानी एवं जर्जर अवस्था में दिखाई देने लगती हैं। बसों की खिड़कियों में कांच का न होना, दरवाजे का अभाव ब्रेक आदि ठीक न होना बसों की सफाई व धुलाई न होना, लाईट एवं हार्न का अभाव सीटें फटी होना आराम दायक सीटों का अभाव आदि सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की विशेषताएं हैं। कभी-कभी यात्रियों को बस स्टार्ट करवाने के लिये धक्के लगाने पड़ते हैं जिससे बस चलना प्रारंभ कर दे। मार्ग में बसों के ब्रेक फैल होना इंजन में खराबी आ जाना सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की प्रतिदिन की दिनचर्या है। परिणाम स्वरूप यात्रियों को अपनी यात्रा अधूरी ही छोड़नी पड़ती है और परेशानियों का अलग सामना करना पड़ता है।

३- बढ़ते हुये किराये की समस्या

निगम की स्थापना के समय रेलगाड़ी का किराया बस के किराये से अधिक था परन्तु १ फरवरी १९६१ से मध्यप्रदेश में यात्री कर लगाया गया और इसे किराए में शामिल कर लिया गया, जिससे बस का किराया रेलों के किराये से अधिक हो गया। १ जुलाई १९८५ से पहले प्रति यात्री, प्रति किलोमीटर किराया हो गया अर्थात ४० प्रतिशत किराये में वृद्धि हो गयी। किराये में बार-बार वृद्धि निगम की एक महत्वपूर्ण समस्या है।

४- दुर्घटनाओं में वृद्धि की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा संचालित बसों में दुर्घटनाओं का सिलसिला अनवरत रूप से जारी है। दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप निगमको पूंजीगत हानि ही नहीं अपितु यात्रियों को जान माल का नुकसान होता है। दुर्घटनाओं में वृद्धि का प्रमुख कारण वाहनों में निर्धारित सीट क्षमता से अधिक यात्रियों को बैठने, ड्रायवरों द्वारा अपने आस-पास यात्रियों को बैठाना एवं उनसे बात करना लाउड स्पीकर का तेज आवाज में बजना एवं ड्रायवर का ध्यान अन्यंत्र रहना, ड्रायवरों का प्रशिक्षित न होना, दूसरे वाहनों से आगे निकलने की होड़ होना, यातायात संकेतों का पालन न करना, ब्रेक कमजोर होना सड़कों पर गतिरोधक का होना इन समस्त कारणों से दुर्घटनाओं की संख्या में दिन प्रतिदिन वृद्धि हो रही है। सड़क पर आवारा पशुओं का विचरण, बच्चों को माता-पिता द्वारा सड़क पर खेलने से न रोकना पैदल चलने वालों को परिवहन नियमों का ज्ञान न होने से भी सड़क दुर्घटनाओं में वृद्धि हो रही है।

५ - राष्ट्रीयकृत मार्गों पर अवैध बसों के संचालन की समस्या

मध्यप्रदेश में लगभग ४० प्रतिशत मार्गों का ही राष्ट्रीयकरण हुआ है। निजी बस परिवहन इन राष्ट्रीयकृत मार्गों पर अपनी बसों का संचालन कर रहा है। निजी बस परिवहन अवैध रूप से बसों का संचालन करके निगम को लाखों रुपये का

चूना लगा रहा है। राष्ट्रीय परमिट के नाम पर निगम के बस अड्डों के सामने व समीप से यात्रियों को कम किराया लेकर सेवाएं प्रदान कर रही है। राष्ट्रीयकृत मार्गों पर निजी क्षेत्र द्वारा अवैध रूप से बसों का संचालन करने से निगम को भारी क्षति उठानी पड़ रही है।

६- *रियायती एवं फ्री पास आदि की समस्या*

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा सामाजिक दायित्व का वहन करते हुए स्वतंत्रता संग्राम सेनानी उनकी विधवाओं , पत्रकार, पुरुष्कृत शिक्षक, विकलांग एवं सामाजिक कार्यकर्ता तथा निगम के कर्मचारियों एवं अधिकारियों को फ्री पास एवं रियायती पास निगम द्वारा प्रदान किये जाते हैं, जिससे निगम को करोड़ों रुपये का नुकसान उठाना पड़ रहा है।

७- *डीजल तेल एवं ग्रीस के मूल्यों में वृद्धि एवं खपत की समस्या*

डीजल तेल एवं ग्रीस के मूल्यों में समय-समय पर हुई वृद्धि भी निगम की एक प्रमुख समस्या है। डीजल तेल के बिना बसों का संचालन असंभव है। विगत वर्षों में डीजल एवं तेल के मूल्यों में समय-समय पर वृद्धि हुई है जिससे निगम की परिचालन लागतों में वृद्धि हुई, और इसके परिणामस्वरूप निगम के लाभ में कमी हुई है। मध्यप्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की हानि में भी वृद्धि विगत वर्षों में हुई है। निगम की कई बसें धक्के से स्टार्ट होने के बाद यात्रा समाप्ति तक चालू रखना पड़ता है जिससे अनावश्यक करोड़ों रुपये का डीजल बर्बाद होता है और राष्ट्र को आर्थिक एवं प्राकृतिक संपदा की हानि उठानी पड़ती है।

८- *भण्डार सामग्री एवं अतिरिक्त पुर्जों के मूल्यों में वृद्धि*

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा यात्रियों को सुगम व सुविधाजनक यात्रा प्रदान एवं यात्री बसों का संचालन करने हेतु भण्डार सामग्री जैसे लुब्रीकेंट तेल टायर, ट्यूब्स, बैटरी तथा कलपुर्जे खराब हो जाने पर उनको परिवर्तित करना आवश्यक है। इन सामग्रियों के मूल्यों में निरंतर वृद्धि होती जा रही है, इसके कारण निगम को लाखों

रुपये का अतिरिक्त भार वहन करना पड़ रहा है। भण्डार सामग्री के मूल्यों में वृद्धि निगम की समस्या व परिचालन लागत में वृद्धि का कारण है।

९- अलाभप्रद मार्गों का संचालन एवं नगर वाहन परिचालन से हानि

शासन द्वारा निगम को अलाभप्रद मार्गों पर बसों का संचालन करने के निर्देश दिये जाते हैं। अलाभप्रद मार्गों पर कम आय प्राप्त होती है जिससे सार्वजनिक क्षेत्र को नुकसान उठाना पड़ता है। इस परिचालन से निगम को भारी हानि होतीहै।

१०- मरम्मत और रख-रखाव की समस्या-

सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों के बिगड़े कल पुर्जों की मरम्मत एवं रख-रखाव के लिये घण्टों बसें खड़ी रहती हैं। पुर्जों की मरम्मत के लिये निकाल लेना चाहिए और तत्काल दूसरे पुर्जे डाल देना चाहिए, तथा बाद में पुर्जों की मरम्मत होनी चाहिए। वर्कशाप कर्मचारियों को भी शिकायत है, कि उनको बसों की मरम्मत एवं रख-रखाव के लिये आवश्यक मात्रा में स्टोर से सामान आपूर्ति नहीं की जाती है तथा स्टोर वालों की शिकायत है, कि खपत के हिसाब से आवश्यक मात्रा में सामान वर्कशाप में नहीं उपलब्ध कराया जाता है, वर्कशाप में जो सामान उपलब्ध है, उसकी भी चोरी हो जाती है, कुल मिलाकर बसों की हालत सदैव खस्ताहाल रहती है, और यात्रियों के लिये इन बसों में यात्रा करना अभिशाप होता है।

३- निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों की समस्याएं

शोधार्थी द्वारा सर्वेक्षण में निजी बस मालिकों के विचारों की जानकारी ली तो उन्होंने इस बात से अवगत कराया कि हमेशा यही प्रयास करते हैं कि मेरे यहां कार्यरत कर्मचारी संतुष्ट रहें, एवं अपना कार्य पूर्ण जिम्मेदारी एवं ईमानदारी व पूर्ण

निष्ठा के साथ करें। इसके लिये निजी क्षेत्र के बस आपरेटर्स सदैव कर्मचारियों से मिलते रहते हैं, तथा उनकी समस्याओं के बारे में जानकारी प्राप्त करके उनको दूर करने का संपूर्ण प्रयास करते हैं। अनेक ऐसी योजनाएं निर्मित करते हैं जिससे वेअधिक से अधिक संतुष्ट रहें। निजी क्षेत्र के बस मालिक सदैव अपने कर्मचारियों को एक नौकर की दृष्टि से न देखकर बल्कि उसे अपना भागीदार समझते हैं, क्योंकि कर्मचारियों के ऊपर ही हमारे ट्रांसपोर्ट का विकास संभव है। हमने बहुत जल्द ही अपने कर्मचारियों को कुछ राशि मकान किराया भत्ते के रूप में देना शुरू कर दिया है, जिससे वे अपने मकान का किराया आसानी से चुका सकें, और उनका मनोबल उच्च बना रहे। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों की निम्नलिखित समस्याएं हैं-

१- निम्न आय-

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बहुत कम पारिश्रमिक मिलता है और जो पारिश्रमिक प्राप्त होता है इससे कर्मचारियों के परिवार का खर्च बड़ी मुश्किल से चल पाता है। निम्न आय होने के कारण निजी क्षेत्र के कर्मचारियों का रहन सहन का स्तर भी निम्न है। निम्न°आय का कारण सार्वजनिक क्षेत्र में नौकरी न मिल पाना एवं पेट भरने के लिये कोई भी काम करने को तत्पर रहना है।

२- आवास की सुविधा नहीं

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को आवास की सुविधा उपलब्ध नहीं करायी गयी है। अभी थोड़ा मकान किराया भत्ता देना शुरू किया गया है, जो मकान किराये की राशि से कम है। निजी क्षेत्र के बहुत से कर्मचारी किराये के मकानों में रहते हैं जिससे उनकी आय का एक बहुत बड़ा भाग मकान किराये की मद पर खर्च हो जाता है।

३- नौकरी की अनिश्चितता

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिक किसी भी समय उनकी गलती

पकड़े जाने पर कार्य से निकाल सकते हैं। अतः इस क्षेत्र के कर्मचारियों की चिंता का विषय नौकरी की अनिश्चितता है। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिक उनकी छोटी सी गलती पर भी उन्हें कार्य से हटा सकते हैं क्योंकि यह उनके अधिकार क्षेत्र की बात है। प्रायः निजी बस आपरेटर्स नौकरी देते समय ही नौकरी छोड़ने का भी पत्र लिखवा लेते हैं।

४- साप्ताहिक अवकाश की सुविधा नहीं

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिकों द्वारा साप्ताहिक अवकाश की सुविधा उपलब्ध नहीं है उन्हें प्रतिदिन कार्य पर आना है। कर्मचारियों को साप्ताहिक अवकाश न मिलने से वे अपने गृह कार्य समय से नहीं निपटा पाते हैं। निजी क्षेत्र की सेवाएं उठाऊ दिन की मानी जाती हैं, जो कि कानूनन गलत हैं।

५- जोखिमपूर्ण कार्य-

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों का कार्य जोखिम पूर्ण होता है। कभी कभी दुर्घटना भी हो सकती है। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को जीवन का भी खतरा रहता है। इस जोखिम पूर्ण कार्य के लिये उन्हें अलग से किसी प्रकार का पारिश्रमिक प्रदान नहीं किया जाता है जिससे इस क्षेत्र के कर्मचारी बस आपरेटरों से सदैव असंतुष्ट रहते हैं।

६- कर्मचारियों के प्रति निम्न दृष्टिकोण-

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को निम्न दृष्टिकोण से देखा जाता है। बस मालिकों का नजरिया यह रहता है, कि कर्मचारी हमारे दास हैं इनसे कुछ भी कह लें और कुछ भी कार्य करा लें इनको करना ही पड़ेगा, यदि कार्य करने से मना करेंगे तो नौकरी से निकाल देंगे। इस सेवा में कार्यरत कर्मचारियों को गाली गलौज या मारपीट का भी सामना करना पड़ता है।

७- निम्न जीवन स्तर-

निजी क्षेत्र के बस आपरेटर्स ट्रांसपोर्ट में कार्यरत कर्मचारियों का जीवन स्तर निम्न श्रेणी का है। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों की वार्षिक आय बहुत कम होती है जिससे इनके परिवार का खर्च अच्छी प्रकार से नहीं चल पाता है।

८- वेतन समय पर न मिलना-

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को वेतन समय पर न मिलने के कारण इनकी पारिवारिक व्यवस्थाएं चरमरा जाती हैं, और फुटकर वेतन मिलने से इनके परिवार का बजट बुरी तरह से लड़खड़ा जाता है। पूरे महीने आर्थिक संकट का सामना करना पड़ता है।

९- अधिक कार्य का अधिक भुगतान नहीं-

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों से ड्यूटी से अधिक समय कार्य करना पड़ता है। इस अतिरिक्त समय का ओवरटाइम बस मालिकों द्वारा नहीं दिया जाता है जिससे कर्मचारियों का मनोबल गिरने लगता है, और कर्मचारी पूर्ण रुचि से कार्य नहीं करता है।

१०- पदोन्नति में अधिक समय लगना

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को क्लीनर से परिचालक के पद पर पदोन्नति होने में बहुत समय लगता है। चालक की पदोन्नति नहीं होती है। मुनीम आदि की भी पदोन्नति में काफी लंबा समय लग जाता है। निजी क्षेत्र में स्पष्ट पदोन्नति नीति नहीं अपनाई जाती है।

११- बोनस न मिलना

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को जैसे सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों को दीपावली पर बोनस दिया जाता है वैसे निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बोनस प्रदान

OF
ervisor
K. Sing

नहीं किया जाता है। परिणामस्वरूप वे सदैव असंतुष्ट रूप में कार्यरत रहते हैं।

१२- कार्य की दशायें

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिकों द्वारा कार्य की अच्छी दशायें प्रदान नहीं की जाती हैं जिससे कार्य में विलंब के साथ-साथ कर्मचारी लापरवाही से कार्य करते हैं। प्रायः निजी बस चालन अड्डों का स्थान सुरक्षित नहीं होने से जहां जगह मिली वहीं खड़े हो जाते हैं। कर्मचारियों को बैठने तक की सुविधा नहीं होती है।

१३- ड्रायवरों के अशिक्षित होने की समस्या

निजी क्षेत्र के अधिकांश ड्रायवर अशिक्षित होते हैं, या उनकी शिक्षा बहुत कम होती है, कुछ पुराने ड्राइवर को पढ़ने लिखने की स्थिति में भी नहीं है। ड्रायवरों के प्रशिक्षण कार्यक्रमों को भी उचित रूप से संचालित नहीं किया जाता है जिससे वे सामग्री विशेष कर ईंधन का दुरुपयोग करते हैं।

१४- विश्रामगृह की व्यवस्था न होना

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को रात्रि में विश्राम करने के लिये विश्राम गृह की व्यवस्था उपलब्ध नहीं है। चालकों एवं परिचालकों तथा क्लीनरों को बस में ही रात काटनी पड़ती है।

सार्वजनिक क्षेत्र में भी कर्मचारियों को अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। कर्मचारियों पर अधिकारियों का अनैतिक दबाव रहता है उनके कार्य की दशायें सही नहीं रहती हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों को पर्याप्त सुविधायें उपलब्ध नहीं करायी जाती हैं, और अधिकारी उपलब्ध सुविधाओं का फायदा उठाते हैं तथा कर्मचारियों का शोषण करते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों की निम्नलिखित समस्याएं हैं-

१- कार्यदशा संबंधी समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र के डिपो एवं कार्यशालाओं में बसों की देखरेख करने के लिए असुविधाजनक परिस्थितियों में कार्य करना पड़ता है, जैसे बस के नीचे घण्टों लेटकर कार्य करना, डीजल, ऑयल, ग्रीस एवं लुब्रीकेन्टस की बदबू भरे कपड़े दिन-दिन भर पहने रहना खुले स्थानों पर कार्य करना आदि। इससे होने वाली असुविधा से उनके मानसिक स्तर पर प्रभाव पड़ता है, और उनकी भावनाओं में निगम के प्रति अरुचि उत्पन्न हो जाती है।

२- उचित प्रेरणाओं की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा जो प्रेरणाएं कर्मचारियों के लिये लागू की गयी हैं वे बहुत कम हैं। सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा कर्मचारियों को प्रेरणा देने के उद्देश्य से प्रोत्साहन बोनस योजना शुरू की गयी थी जिससे शुरुआत में कर्मचारियों का ७५ प्रतिशत और सार्वजनिक क्षेत्र का भाग २५ प्रतिशत था। परन्तु १९८७ में इसमें परिवर्तन कर दिया गया, जिसमें कर्मचारियों का भाग ४२ प्रतिशत और सार्वजनिक क्षेत्र का भाग ५८ प्रतिशत निर्धारित कर दिया गया। यह उचित नहीं है, क्योंकि कर्मचारियों का ४२ प्रतिशत भाग अनेक कर्मचारियों मे विभाजित होता है, जिसके परिणामस्वरूप कर्मचारी कार्य के प्रतिपूर्ण रुपेण समर्पित नहीं होते हैं।

३- पदोन्नति संबंधी स्पष्ट नीति का न होना

सार्वजनिक क्षेत्र में पदोन्नति संबंधी नीति में यह स्पष्ट रूप से वर्णित है, कि पदोन्नति के समय वरिष्ठता एवं योग्यता पर ध्यान दिया जाएगा, परन्तु ऐसा देखा गया है कि कर्मचारी अधिकारी एवं प्रबंधक वर्ग से घनिष्ट संबंधित होता है, अथवा निकटता होती है उसकी शीघ्र ही पदोन्नति हो जाती है, और श्रेष्ठ एवं वरिष्ठ कर्मचारी वंचित रह जाते हैं, अर्थात सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा जो पदोन्नति नीति बनायी गयी है वह स्पष्ट नहीं है।

४- कर्मचारियों के अधिकारों की स्पष्ट व्याख्या न होना-

सार्वजनिक क्षेत्र का संगठन इस प्रकार का है कि उसमें विभिन्न कर्मचारियों का कार्य तथा अधिकार स्पष्ट नहीं है, जिससे कार्य का विभाजन तथा उचित वितरण प्रतीत नहीं होता है। जिसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों की कार्यक्षमता में कमी आती है और निगम को सदैव घाटे की स्थिति का सामना करना पड़ताहै।

५- प्रशिक्षण की उचित व्यवस्था की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा प्रशिक्षण की व्यवस्था उचित प्रतीत नहीं होती है। सार्वजनिक क्षेत्र में प्रशिक्षण की व्यवस्था दो प्रकार से की गयी है। एक बाहय प्रशिक्षण और दूसरा आंतरिक प्रशिक्षण। बाहय प्रशिक्षण के लिये तकनीकी कर्मचारियों एवं अधिकारियों को सेंट्रल इन्स्टीट्यूट आफ रोड ट्रांसपोर्ट पूना में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये भेज दिया जाता है। आंतरिक प्रशिक्षण के लिये चार प्रशिक्षण केंद्रों द्वारा चालकों तथा परिचालकों को प्रशिक्षित किया जाता है। इन केंद्रों में प्रशिक्षण पूर्व प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा दिया जाता है, जबकि चालकों को प्रशिक्षण तकनीक कर्मचारियों द्वारा दिया जाना चाहिए।

६- अधिकारियों एवं कर्मचारियों के वेतनमान की समस्याएं

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा महंगाई में होती हुई वृद्धि को देखते हुए कर्मचारियों एवं अधिकारियों को कम वेतनमान दिया जा रहा है। इसका सीधा प्रभाव जीवन स्तर पर पड़ता है। इसलिये अधिकारी एवं कर्मचारी जीवन स्तर को ऊंचा उठाने के लिये सामग्री की चोरी, भ्रष्टाचार, बिना टिकिट यात्रा करवाना आदि अवैधानिक कार्यों को करने केलिये विवश होना पड़ता है। मान्यता प्रात श्रम संघों द्वारा कर्मचारियों एवं अधिकारियों को केंद्रीय वेतनमान देने की मांग बहुत दिनों से की जा रही है, जिसे निगम द्वारा नहीं स्वीकार किया गया है।

OF
ervisor
K. Sing

७- श्रम कल्याण संबंधी उचित व्यवस्था की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र में श्रम कल्याण एवं सामाजिक सुरक्षा के संपूर्ण अधिनियम लागू किये गये जो भारत सरकार द्वारा कर्मचारियों के कल्याणार्थ लागू किये गये हैं, जैसे मोटर परिवहन अधिनियम १९६१ कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम १९८४ कर्मचारी क्षतिपूर्ति संशोधित अधिनियम १९८४ तथा कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम १९५२ कारखाना अधिनियम १९४८। आज इन विभिन्न अधिनियमों की कार्यदशायें निर्धारित हैं। मोटर परिवहन अधिनियम के अंतर्गत वर्णित कार्य दशायें फाइलों तक ही सीमित हैं, इन्हें सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में विशेषकर सागर संभाग में लागू नहीं किया गया है। श्रम कल्याण से संबंधित व्यवस्थाएं जैसे सामूहिक बीमा योजना, विश्राम गृह, जलपान गृह आदि।

८- डिपो के विस्तार की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र में निगम के डिपो का आकार बड़ा है। अन्य राज्यों में यही औसत ३० बसों के परिचालन पर एक डिपो है वहीं मध्यप्रदेश में ५७ से अधिक बस के औसत पर एक डिपो है तथा डिपो में तो ९०-१०० बसें भी लगी हुई हैं डिपो कम होने से कर्मचारी अपनी क्षमता का पूर्ण उपभोग नहीं कर पाते हैं। इसलिये डिपो का पुर्नगठन होना अति आवश्यक है।

९- वाचनालय एवं पुस्तकालय की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र के सागर संभाग के अंतर्गत एक-एक वाचनालय एवं पुस्तकालय की व्यवस्था नहीं की गयी है। राज्य परिवहन निगम के मुख्यालय भोपाल में स्थित वाचनालय एवं पुस्तकालय में केवल पत्र-पत्रिकाओं की व्यवस्था है। प्रत्येक डिपो में परिवहन निगम के विकास से संबंधित सामग्री उपलब्ध होना अति आवश्यक है। इसके साथ ही अच्छा कार्य करने वाले कर्मचारियों तथा उनकी सफलता के राज से संबंधित सामग्री उपलब्ध होनी चाहिए, जिससे अन्य कर्मचारी इसका लाभ उठा सकें। सागर संभाग इस दृष्टि से काफी पिछड़ा हुआ है।

१०- परिवार का आकार एवं आवास की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों का सर्वेक्षण के आधार पर सागर संभाग में लगभग ४० प्रतिशत कर्मचारियों के परिवारों की सदस्य संख्या ५-६ सदस्यों से भी अधिक है। इन कर्मचारियों को सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा आवास की सुविधा उपलब्ध नहीं करायी है। अधिकांश कर्मचारी शहर के विभिन्न भागों में किराये के मकान में रहते हैं। तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी अधिक राशि मकान किराये पर व्यय नहीं कर सकते हैं। अतः उन्हें गंदी एवं अपूर्ण जगहों पर रहने के लिये विवश होना पड़ता है।

११- चालकों के अशिक्षित होने की समस्या

सार्वजनिक क्षेत्र के चालकों में अधिकांश चालकों की शिक्षा काफी कम है। कुछ पुराने चालक तो पढ़ने लिखने की स्थिति में नहीं है, केवल नियुक्ति के समय कक्षा ५ या ८ पास का प्रमाण पत्र होने पर नौकरी में रख लिया जाता था। परन्तु उनकी वास्तविक योग्यता काफी कम होती है, इसके साथ ही ड्रायवरों के प्रशिक्षण कार्यक्रमों को उचित रूप से संचालित नहीं किया जा रहा है।

४- यात्रियों की समस्याएं

सागर संभाग के आम नागरिकों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने के लिये अपनी आवश्यकताओं के अनुसार निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र परिवहन व्यवस्था से यात्रा करते समय और वापस अपने निवास स्थानपर आते हैं। यात्रियों को रास्ते में अनगिनत समस्याओं का सामना करना पड़ता है। यात्रियों को अपनी यात्रा के दौरान अनेक खट्टे मीठे अनुभव होते हैं, यात्रियों को कभी-कभी जब जल्दी पहुंचना होता है, तो निश्चित रूप से उन्हें पहुंचने में अधिक समय लग जाता है, जिससे यात्रियों को काफी नुकसान उठाना पड़ता है। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में यात्रियों को अनेक समस्याओं का सामना यात्रा करते समय करना पड़ता है।

१- परिचालकों द्वारा टिकट उपलब्ध न करवाना-

यात्रियों को यात्रा करते समय यात्रा प्रारंभ करने के स्थान से गंतव्य स्थान तक का टिकट उपलब्ध परिचालकों द्वारा नहीं करवाया जाता है। परन्तु टिकट की निर्धारित धनराशि परिचालकों द्वारा यात्रियों से वसूल कर ली जाती है। कभी-कभी चैकिंग होने पर यात्रियों को जुर्माना भरना पड़ता है, जिससे यात्रियों को अनावश्यक कष्ट उठाना पड़ता है। टिकट की धनराशि परिचालक अपने निजी प्रयोग में ले लेता है।

२- बसों का रास्ते में खराब हो जाना

यात्रा करते समय यदि बस रास्ते में खराब हो जाती है, तो परिचालक पैसे वापस नहीं करता है। उस मार्ग से दूसरी बसें घण्टों बाद आती है, तो यात्रियों को उस बस में बिठा दिया जाता है, जिससे पहली बस वाले यात्रियों को तो कष्ट होता ही है और जिस बस में इन यात्रियों को बैठाया जाता है, उसमें यात्रा करने वाले यात्रियों को भी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

३- कम बसों का संचालन

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा कम बसों का संचालन किये जाने से यात्रियों को घण्टों इंतजार करना पड़ता है, जिससे यात्रियों का वेश कीमती समय नष्ट होता रहता है। यात्रियों की इस समस्या को ध्यान में रखते हुए दोनों क्षेत्रों को और अधिक बसों का संचालन करना चाहिए।

४- बसों की जर्जर हालत-

सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की हालत सागर संभाग में भी ऐसी ही है, कि वे अपनी यात्रा को प्रारंभ कर देती हैं लेकिन उनका गंतव्य स्थान तक पहुंचना बहुत ही मुश्किल है। सार्वजनिक क्षेत्र को ऐसी बसों को मार्ग पर नहीं चलाना चाहिए।

यात्रियों को रास्ते में बस खराब हो जाने पर शारीरिक तथा मानसिक दोनों कष्टों का सामना करना पड़ता है।

५- *आरामदायक सीटों की समस्या-*

सार्वजनिक बस परिवहन में यात्रा करने वाले यात्रियों को बैठने के लिये आरामदायक सीटें उपलब्ध नहीं हैं। बसों की सीटें फटी हुई एवं उनमें कीलें ठुकी रहती हैं जिससे यात्रियों के कपड़े फट जाते हैं और कभी-कभी चोट लग जाती है। रास्ते में दवा का कोई प्रबंध नहीं हो पाता है।

६- *शुलभ शौचालयों का उपलब्ध न होना-*

यात्रियों को प्रशाधन के लिये बस स्टेण्ड पर पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध नहीं है। और जो सुविधा हैं वह भी अपर्याप्त हैं। बस स्टेंड के शौचालय पर अत्यंत गंदगी रहती है जिससे यात्रियों में बीमारी फैलने का भय बना रहता है। यात्रियों की इस गंभीर समस्या से निपटने के लिये अतिशीघ्र कदम उठाये जाने चाहिए।

७- *शुद्ध पेयजल की व्यवस्था न होना-*

बस स्टेंड पर शुद्ध पेयजल की व्यवस्था उपलब्ध नहीं है। पीने के पानी की जो व्यवस्था है वह यह है कि महीनों टंकी साफ नहीं होती है जिससे टंकी में कीटाणु उत्पन्न हो जाते हैं, और यह कीटाणु यात्रियों में बीमारी फैला सकते हैं। बरसात के समय में तो इन टंकियों में सीवर लाइन तक का पानी आ जाता है, जिससे कभी-कभी शहरों में संक्रामक रोग फैल जाता है, यात्रियों को मजबूरी में पैसे देकर निजी विक्रेता से पानी की बोतल या ठंडा पानी क्रय करना पड़ता है।

८- *विश्राम गृह की समस्या-*

लंबी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को रात्रि में कभी कभी बस स्टेंड पर रुकना पड़ता है। बस स्टेंड पर यात्रियों के लिये विश्राम गृह न होने से यात्रियों

को खुले में सोना पड़ता है। खुले में सोने से यात्रियों का सामान व पैसे चोरी हो जाती है इससे यात्री इस दशा में आ जाते हैं कि उन्हें यात्रा स्थगित कर वापस अपने निवास स्थान पर आना पड़ता है।

९- जलपान गृह की समस्या

यात्रियों के लिये बस स्टेण्ड पर जलपान गृह की उचित व्यवस्था न होने से यात्रियों को बाहर जाना पड़ता है। बाहर जलपान के लिये जाने से यात्रियों को लौटने में अधिक समय लग जाता है यदि एक या दो सवारी नीचे रह जाती है तो उसके साथ वाली सवारियां बस को चलने नहीं देती हैं, जिससे गंतव्य स्थान पर पहुंचने पर अधिक समय लग जाता है।

१०- परिचालकों द्वारा अभद्र व्यवहार-

यात्रियों को यात्रा करते समय परिचालकों द्वारा अभद्र व्यवहार किया जाता है। परिचालक ऐसे शब्दों का प्रयोग करते हैं, जो यात्रियों से सुने नहीं जाते हैं। कुछ समय पहले मैं एक बस में यात्रा कर रहा था रास्ते में एक मुस्लिम महिला एवं उसके ८-९ बच्चे बस के दरवाजे पर यात्रा करने के लिए चढ़ने लगे, तो कंडक्टर ने कहा कि आप बस में यात्रा नहीं कर सकती हो, महिला ने पूछा कि क्यों, तो परिचालक का जबाव था कि यदि आप जैसी ४ सवारी और आ गयी, तो बस पूरी भर जाएगी। आप यदि यात्रा करने जा रही हैं तो इतने सारे बच्चों को साथ लेकर न चलें। महिला बड़बड़ाती हुई दरवाजे से हट गयी। इस प्रकार का व्यवहार खेद का विषय है।

११- कम दूरी की यात्रा में अधिक समय लगना-

कम दूरी की यात्रा करने पर सर्वेक्षण में यह पाया गया है, कि अधिक दूरी की यात्रा करने पर कम समय लगता है, परन्तु कम दूरी की यात्रा करने में अधिक समय लगता है। इसका एक प्रमुख कारण यह है, कि चालक एवं परिचालक को

सवारी दिख जाए तो वह उसके इंतजार में बस को खड़ी कर लेते हैं जिससे कम दूरी की यात्रा में अधिक समय लगता है। परिचालक एवं चालक यात्रियों को लेने के लिये प्रायः आगमन की स्थिति बनाए रहते हैं। एक बस आगे बढ़ेगी तो दूसरी बस पीछे आ जाती है।

उपर्युक्त विवरण से स्पष्ट है कि चाहे निजी क्षेत्र हो या सार्वजनिक क्षेत्र समस्याओं से कोई अछूता नहीं है। इतना आवश्यक है, कि निजी क्षेत्र अपनी आय में वृद्धि के लिये सदैव प्रयत्नशील रहता है, यात्री को अपने निश्चित स्थान पर पहुंचने की जल्दी होती है। वह बस में खड़े रहकर दरवाजे पर लटक कर बोनट पर बैठकर अथवा बस की छत पर बैठकर यात्रा करने से नहीं चूकता है। वहीं सार्वजनिक क्षेत्र की बसें समय के साथ खाली या भरी दौड़ती रहती हैं। उन्हें इस बात से मतलब नहीं है, कि सार्वजनिक क्षेत्र को लाभ होगा या नहीं। यही कारण है कि सार्वजनिक क्षेत्र में बसें जहां ६ माह में जर्जर हो जाती हैं, वहीं निजी क्षेत्र में ६ माह में एक बस बाला दूसरी बस क्रयकर लेता है। इस प्रकार बहुत समस्याग्रस्त होने के बावजूद निजी क्षेत्र जनता को सार्वजनिक क्षेत्र की तुलना में बेहतर सेवाएं प्रदान कर रहा है।

अध्याय नवम

सुझाव संस्तुतियां एवं निष्कर्ष

सुझाव संस्तुतियां

यद्यपि सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में सुधार आया है । यातायात का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सडकों पर निर्भर करता है । गत वर्षो में सागर सम्भाग में सड़कों का संतोषजनक विकास हुआ है, लेकिन अभी और विकास की आवश्यकता है । सड़कों के आर्थिक, सामाजिक एवं राजनीतिक महत्व को ध्यान में रखते हुए उनके विकास, निर्माण तथा अनुरक्षण पर अधिक व्यय किये जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है । निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्याऐं मध्य प्रदेश के सागर सम्भाग के विशेष सन्दर्भ में विषय पर कर्मचारियों के व्यवहार में कई समस्याओं का सामना करना पड़ा है । इन समस्याओं के समाधान के लिए शोधार्थी द्वारा व्यवहारिक सुझाव प्रस्तुत किये जा रहे हैं ।

१. *किराये वृद्धि का अधिकार निगम को होना-*

सार्वजनिक क्षेत्र को शासन की अनुमति से किराया वृद्धि में अंशतः आवश्यक रूप से छूट दी जानी चाहिए जिससे कम से कम डीजल मूल्य वृद्धि के समय डीजल मूल्य वृद्धि का ५० प्रतिशत किराया बिना शासन की अनुमति के सार्वजनिक क्षेत्र स्वयं बढ़ा सकें । इससे सार्वजनिक क्षेत्र अपने आय–व्यय को समायोजित कर सकेगा तथा सार्वजनिक क्षेत्र पर राजनैतिक दबाब में भी काफी कमी आयेगी क्योंकि कोई भी सत्ताधारी पार्टी चुनाव के पूर्व में किराया वृद्धि नहीं करने देती है ।

२. *राज्य सरकार द्वारा अनुदान प्रदान करना-*

अलाभप्रद मार्गो पर वाहनों के संचालन के लिए अनुदान दिया जाना चाहिए अथवा अलाभप्रद मार्गो पर वाहनों के संचालन के हेतु किरया वृद्धि करना चाहिए तथा आय की चोरी रोकने के लिए उड़नदस्तों की प्रहार क्षमता में वृद्धि की जानी चाहिए । शोधार्थी के अनुसार हानि शासन को स्वयं वहन करनी चाहिए ।

३. स्थायी व्ययों पर नियन्त्रण-

स्थायी व्ययों पर अधिशासी नेतृत्व को नियन्त्रण रखना चाहिए । स्थायी व्यय में भी केवल मंहगाई भत्ते के अनुपात में वृद्धि होना चाहिए, इससे अधिक नहीं । यदि सार्वजनिक क्षेत्र अपनी परिचालन क्षमता में वृद्धि करता है तो स्वतः ही आनुपातिक रूप से स्थायी व्यय भार में कमी आयेगी । निजी क्षेत्र में स्थायी व्ययों में भी आय वृद्धि के लिए स्थायी व्ययों को कम किया जाना चाहिए।

४. भर्ती सम्बन्धी नीति में सुधार करना-

सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र में कर्मचारियों की भर्ती सम्बन्धी नीति में वर्तमान में सुधार की अधिक आवश्यकता है । शासन को आरक्षण की नीति समाप्त कर खुली प्रतियोगिता के द्वारा कर्मचारियों की भर्ती करनी चाहिए, जिससे योग्य एवं अनुभवी कर्मचारियों की भर्ती की जा सके एवं कर्मचारी का कार्य मूल्यांकन एवं गुण मूल्यांकन किया जा सके । इसके साथ ही सार्वजनिक क्षेत्र में इस बात की भी आवश्यकता है, कि जिस विभाग में स्थान रिक्त होता है, वह स्थान एक या दो माह के अन्दर उसकी पूर्ति कर देनी चाहिए ।

५. कर्मचारियों में नैतिकता को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के कर्मचारियों में नैतिकता को प्रोत्साहन देने वाले अभिप्रेरणा कार्यक्रमों की अत्यन्त कमी है, इसीलिए प्रत्येक स्तर पर व्यापक भृष्टाचार व्याप्त है । सार्वजनिक एवं निजी दोनों क्षेत्रों में कर्मचारियों को अधिक अभिप्रेरणा दी जानी चाहिए, जिससे वे सार्वजनिक क्षेत्र को घाटे से उबार सकें, और नुकसान को कम से कम कर सके । निजी क्षेत्र तो घाटे में रहता ही नहीं है, कुछ अपवाद को छोड़कर कर्मचारियों को अमौद्रिक तथा मौद्रिक प्रेरणायें देकर अधिक कार्यकुशल बनाने का प्रयत्न किया जाना चाहिए तथा अच्छे कार्य करने वाले कर्मचारियों को पुरूष्कृत किया जाना चाहिए, दुर्घटना रहित रिकार्ड एवं मधुर व्यवहार वाले कर्मचारियों को भी पुरूष्कृत करना चाहिए, इससे कर्मचारियों के उत्साह में वृद्धि होगी एवं अधिक कुशलता से कार्य

करने में सक्षम हो सकेंगे ।

६. उड़नदस्तों में वृद्धि-

सार्वजनिक क्षेत्र में आय की वृद्धि एवं कर्मचारियो में व्यवहार परिवर्तन के लिए उड़नदस्तों में सुधार कर उनकी वृद्धि की जानी चाहिए । केन्द्रीय उड़नदस्तों की प्रहार क्षमता मे वृद्धि की जानी चाहिए, इसके साथ–साथ उत्साहित एवं ईमानदार अधिकारियों की तलाश की जानी चाहिए ताकि सम्भागीय उड़नदस्तों को भी तैयार किया जा सके तथा चैंकिग अभियान को सफल बनाया जा सके, तथा सेवा दशाओ में आवश्यक सुधार करके भी लाभदायकता अर्जित की जा सकती है एवं व्यय क्षेत्र पर भी कठोर नियन्त्रण रखना अनिवार्य है ।

७. अनुशासन एवं आचरण संबंधी नियमों में सुधार -

सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र में अनुशासन बनाये रखने हेतु आचरण संबंधी नियमों में संशोधन समयानुसार किया जाना चाहिए । इसके साथ ही आचरण संबंधी नियमों का पालन न किये जाने के संबंध में दण्ड की भी व्यवस्था होनी चाहिए। यदि किसी सदस्य को नियम में छूट प्रदान की जाती है तो स्पष्ट कारण देते हुए सार्वजनिक रूप से दी जानी चाहिए, तभी इस समस्या का स्थायी समाधान हो सकेगा ।

८. कार्यदशा में सुधार-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के प्रमुख कर्मचारियों को जैसे चालक परिचालक मिस्त्रियों तथा डिपो के अन्य कर्मचारियों की कार्य दशा अत्यन्त असंतोषजनक है । कार्य दशा में सुधार करने से कर्मचारियों में अरूचि कम होगी, तथा कर्मचारी अधिक अच्छे ढंग से कार्य करने में सक्षम हो सकेंगे । सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्रों को चाहिए, कि वह दुर्घटनाग्रस्त कर्मचारियों के आराम की उचित व्यवस्था करे तथा कर्मचारियों को शीघ्र आर्थिक सहायता प्रदान की जानी चाहिए ऐसे नियम दोनों क्षेत्रों द्वारा निर्मित किये जाने चाहिए ।

६. अधिकारों एवं दायित्वों की स्पष्ट व्याख्या होनी चाहिए-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के वर्तमान संगठन में कोई भी अधिकारी एवं कर्मचारी अपने अधिकारों एवं उत्तरदायित्वों की स्पष्ट जानकारी नहीं रखता है । इसीलिए इसका एक निश्चित परिणाम यह होता है कि कर्मचारियों की कार्यकुशलता में कमी । अतः संगठन में परिवर्तन किया जाना अति अवश्यक है, जिससे प्रत्येक कर्मचारियों को उनके कार्य और जिम्मेदारियां तथा अधिकार स्पष्ट हो जायें, जिससे कि कर्मचारी कामचोर न बन सके, तथा गलती करने वाले कर्मचारी को दण्डित किया जाना चाहिए ।

१०. मरम्मत एवं उचित रखरखाव-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में मरम्मत पर कम व्यय हेतु यह आवश्यक है कि जब तक बस नयी होती है तभी से उसकी देखभाल एवं रखरखाव अच्छी प्रकार से करना चाहिए। बस की मशीनरी टायर टयूब बैटरी को हमेशा ठीक रखने की कोशिश करनी चाहिए, जिससे मरम्मत व्यय में कमी आयेगी तथा साथ ही मरम्मत का कार्य बस के वर्कशाप में प्रवेश करते ही होना चाहिए, न कि पुनः परिचालन के समय मरम्मत कार्य किया जाना चाहिए ।

११. सीटों की संख्या के बराबर सवारियां ले जाना-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में सीटो के अतिरिक्त सवारियां भर लेते हैं जिससे सवारियों को विभिन्न असुविधाओं का सामना करना पड़ता है, और यात्रियों को अनावश्यक कष्ट उठाना पड़ता है इसलिए दोनों क्षेत्रों में सीटों की संख्या के बराबर ही सवारियां ले जाना चाहिए । अधिक सवारियां होने पर यात्रियों को जो सीटों पर बैठे होते हैं, उन्हें पैर रखने तक में परेशानी होती है।

१२. समय का ध्यान रखना-

वर्तमान युग में प्रत्येक मनुष्य के पास समय बहुत कम है, तथा प्रत्येक मनुष्य के लिए एक–एक मिनट समय बहुत महत्व रख्ता है । सार्वजनिक क्षेत्र

की बसों में निजी क्षेत्र की बसों से अपेक्षाकृत कम समय लगता है । निजी क्षेत्र की बसों को चाालक घण्टों खड़े किये रहते हैं, तथा रास्ते में भी खड़ा करके सवारियों का इन्तजार करते रहते हैं, जिससे आम आदमी का बहुत अधिक समय खराब हो जाता है । इसीलिए दोनों क्षेत्रों के चालकों एवं परिचालाकों को समय का विशेष ध्यान रखना चाहिए ।

१३. वाहनों का नवीनीकरण एवं तकनीकी सुधार-

सर्वेक्षण के आधार पर शोधार्थी को यह ज्ञात हुआ कि यातायात शाखा के कर्मचारियों की समस्यायें पुरानी तकनीकी एवं वाहनों के नवीनीकरण की है । अतः तकनीकी सुधार एवं अर्द्ध–निष्क्रिय वाहनों को बदल दिये जाने चाहिए, जिससे कि कर्मचारियों की कार्यकुशलता में वृद्धि की जा सकती है ।

१४. मार्गो का नवीनीकरण-

सागर सम्भाग में मार्गो की हालात अत्यन्त खराब है । मार्गो के खराब होने के कारण सड़कों पर बहुत बड़े–बड़े गड्ढे हो गये हैं तथा सड़कों पर डामर और गिट्टी का मीलों पता नहीं है । इन खराब मार्गो के कारण बसों में गन्तव्य स्थान तक की यात्रा करने में बहुत अधिक समय लग जाता है क्योंकि बसें बहुत धीमी गति से चल पाती है । अतः इन मार्गो का नवीनीकरण अतिशीघ्र किया जाना चाहिए । नवीनीकरण के लिए प्रत्येक वर्ष बजट रखा जाना चाहिए जिससे समय पर मार्गो का नवीनीकरण किया जा सके ।

१५. कार्य विशष्टीकरण का सिद्धान्त-

निजी तथा सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों पर कार्य का दायित्व जबरदस्ती थोपा जाता है । कर्मचारियों पर कार्य का दायित्व थोपा नहीं जाना चाहिए, वरन उनकी रूचि एवं योग्यता को ध्यान में रखकर कार्य का आबंटन किया जाये तो वे कार्य में सरसता का अनुभव करेगे तथा कार्य ढंग से एवं समय पर पूरा कर लेंगे, ऐसी शोधार्थी को आशा है। कार्य के बटवारे में कार्य विशिष्टीकरण का सिद्धान्त अपनाया जाना चाहिए।

१६. उचित पारितोषक'-

निजी तथा सार्वजनिक क्षेत्र में अपने कर्मचारियों को कार्य के बदले में उचित पारिश्रमिक एवं समय–समय पर उचित पारिश्रमिक प्रदान करते रहना चाहिए जिससे कर्मचारियों में अपने कार्य के प्रतिनिष्ठा एवं लगन स्थायी रूप से बनी रह सकती है । पारितोषक विशेष त्यौहारों पर प्रदान किये जाने चाहिए, जिससे कर्मचारियों में खुशी का माहौल बना रहता है, और वह कार्य के प्रति समर्पित रहते हैं ।

१७. रेखीय एवं विभागीय संगठन के दोषों में सुधार -

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में रेखीय एवं विभागीय संगठन में जो दोष विद्यमान है उन्हें अधिकाधिक स्तर पर शीघ्र दूर किया जाना चाहिए, जिससे कर्मचारियों के नैतिक स्तर में सुधार होता है, तथा उनके मनोबल में वृद्धि होती है । रेखीय एंव विभागीय दोषों को दूर करने के लिंए संचालक मण्डल द्वारा एक समिति का गठन किया जाना चाहिए । इस समिति द्वारा रेखीय एवं विभागीय संगठन पर नजर रखी जानी चाहिए ।

१८. लम्बी दूरी के वाहन नये होना चाहिए-

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में लम्बी दूरी पर चलने वाले वाहन नये होना चाहिए लम्बी दूरी के वाहन नवीन होने से यात्रियों की गन्तव्य स्थान की यात्रा समय से पूरी हो जाती है । वाहनों का रास्ते में खराब होने का भय नहीं रहता है । वर्तमान में निजी क्षेत्र द्वारा नवीन बसें लम्बी दूरी पर संचालित की जा रही है । सार्वजनिक क्षेत्र में भी इस दिशा में कदम उठाया जाना चाहिए ।

१६. किराये में वृद्धि ५ वर्ष बाद की जानी चाहिए-

शासन द्वारा प्रतिवर्ष किराये में वृद्धि सार्वजनिक क्षेत्र की आय में वृद्धि करने के लिए की जाती है, लेकिन सर्वेक्षण में यह तथ्य सामने आया कि निरन्तर किराये में वृद्धि के बाबजूद भी सार्वजनिक क्षेत्र घाटे में चल रहा है ।

इसलिए घाटा तो पूरा होने से रहा। इसलिए किराये में वृद्धि ५ वर्ष के पश्चात करने पर कम से कम आम जनता को तो राहत मिलेगी।

२०. यात्रियों को आरक्षण सुविधा उपलब्ध करवाना-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में यात्रियों को आरक्षण दिया जाना चाहिए, जिससे वह अपनी सीट के प्रति निश्चिन्त हो सके, और सुविधाजनक यात्रा कर सकें । निजी क्षेत्र में यह व्यवस्था लागू कर दी गयी है । सार्वजनिक क्षेत्र में यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए आरक्षण व्यवस्था शीघ्र लागू की जानी चाहिए ।

२१. परिचालकों एवं क्लीजरों को यात्रियों से मधुर व्यवहार करना चाहिए-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में परिचालकों एवं क्लीजरों का बोलने का तौर–तरीका गलत है तथा अपमान जनक भाषा का प्रयोग अक्सर करते देखा गया है । परिचालकों एवं क्लीजरों को यात्रियों से मधुर बातचीत करनी चाहिए, तथा यात्रियों से मधुर व्यवहार करना चाहिए जिससे, यात्रियों की भी यह इच्छा रहेगी कि दुबारा इसी वाहन से यात्रा की जाये ।

२२. कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतनमान-

सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों को जो वेतनमान मिल रहा है, वह वास्तव में बहुत कम है । अतः सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतनमान प्रदान किया जाना चाहिए, इससे उनमे चोरी की प्रवृत्ति में कमी आयेगी। निजी क्षेत्र में भी कर्मचारियों के वेतन में पर्याप्त वृद्धि करनी चाहिए, जिससे इस क्षेत्र में भी परिचालकों द्वारा की जाने वाली चोरी पर रोक लगायी जा सके।

२३. रनिंग स्टाफ के लिए विश्राम गृह की व्यवस्था करना-

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र द्वारा रनिंग स्टाफ के लिए विश्राम गृह बहुत आवश्यक है । इसीलिए कर्मचारियों की असुविधा को ध्यान में रखते हुए रनिंग स्टाफ के लिए विश्राम गृह की व्यवस्था की जानी चाहिए । विश्राम गृह की व्यवस्था उपलब्ध होने पर रनिंग स्टाफ इन विश्राम गृहों में आराम कर सकता है, एवं अपनी थकान मिटाकर मानसिक तनाव में कमी ला सकता है ।

२४. यातायात नियमों का पालन करना-

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र के चालक यातायात नियमों का पालन ठीक प्रकार से नहीं करते हैं जिससे प्रतिदिन दुर्घटनायें घटित होती रहती है । इन दुर्घटनाओं में बच्चे जवान एवं बूढ़े तथा महिलायें भी मौत की शिकार हो जाती है । अतः इस असामयिक मौत से लोगों को बचाने के लिए चालकों को यातायात नियमों का पूर्णरूपेण पालन करना चाहिए । यातायात नियमों का पालन करने से चालक भी सुरक्षित अपनी यात्रा तय कर सकते हैं।

२५. प्रदूषण पर नियन्त्रण रखा जाना चाहिए -

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में वाहनों द्वारा जहरीला धुंआ बहुत अधिक मात्रा में निकलता है । यह जहरीला धुंआ बच्चों की नाक की सीध पर निकलता है, जिससे बच्चे अनेक बीमारियों के शिकार हो सकते हैं। यह जहरीला धुंआ पर्यावरण को दूषित करता है, जिससे हम सभी को खतरा उत्पन्न हो गया । इस धुंए को रोकने के लिए वाहनों की जांच प्रदूषण नियन्त्रण बोर्ड द्वारा की जानी चाहिए, तथा जो वाहन अधिक प्रदूषण फैलाते हैं, उनके परमिट निरस्त कर देने चाहिए ।

२६. कर्मचारियों को अधिकतम सन्तुष्टि प्रदान करना-

वर्तमान समय में समस्त विभागों का कार्य भार कर्मचारियों की मेहनत के बल पर ही चल रहा है । अतः अधिकारिक स्तर पर यह प्रयास किये

जाने चाहिए कि कर्मचारियों को अधिकतम सन्तुष्टि प्राप्त हो सके जिससे उनकी कार्यकुशलता में वृद्धि हो सके एवं एक अधिकारी उनसे जो अपेक्षायें करता है वो उन्हें संतुष्टिपूर्वक अपने कर्मचारियेां की सहायता से प्राप्त हो सकें ।

२७. श्रम कल्याण सम्बन्धी प्रावधानों को लागू करना-

शासन द्वारा जो सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के लिए श्रम कल्याण सम्बन्धी प्रावधान लागू किये हैं उनका सही रूप से क्रियान्वयन किया जा रहा है, अथवा नहीं। इसकी जांच करने के लिए एक विशेष कार्य दल का गठन किया जाना चाहिए, अथवा एक श्रम कल्याण समिति डिपो स्तर पर गठित की जानी चाहिए, जो निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में श्रम कल्याण प्रावधानों को लागू करने में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सकती है, और श्रम कल्याण कार्यो की सम्पूर्ण जानकारी शासन को दे सकती है ।

२८. रियायती टिकटों पर प्रतिबन्ध लगाना चाहिए -

सार्वजनिक क्षेत्र में शासन के दबाब में आकर बड़े पैमाने पर रियायती पास प्रदान किये जाते हैं, जिसके परिणामस्वरूप सार्वजनिक क्षैत्र को होने वाली व्यय एवं हानि की पूर्ति हेतु सागर सम्भाग में राज्य शासन द्वारा १२. ५ लाख रूपये प्रति वर्ष के हिसाब से दिये जाने का निर्णय लिया गया है, परन्तु राज्य शासन द्वारा यह राशि प्रत्येक वर्ष बकाया रह जाती है । शासन को चाहिए कि रियायती टिकट पर तत्काल प्रतिबन्ध लगा देना चाहिए ।

२६. डिपो का पुनर्गठन करना-

सार्वजनिक क्षेत्र में डिपो का पुनर्गठन करना चाहिए । पुनर्गठन ऐसा करना चाहिए जिससे सार्वजनिक क्षेत्र अपनी क्षमता का पूर्ण उपयोग कर सके। इसके लिए डिपो एवं सब डिपो की संख्या में वृद्धि की जानी चाहिए, इससे भावी सुविधाओं पर समुचित ध्यान दिया जा सकेगा । निजी क्षेत्र में भी पुनर्गठन किया जाना चाहिए, जिससे यात्रियों को अधिक से अधिक अपनी ओर आकर्षित किया जा सके ।

निष्कर्ष-

सड़क परिवहन समाज की एक प्रारम्भिक एवं मूलभूत आवश्कयता की पूर्ति करता है। परिवहन के अन्य साधन जैसे रेल वायुयान जहाज इत्यादि की सफलता एक मात्र सड़क परिवहन पर निर्भर करती है, क्योंकि अन्य साधनों का प्रयोग करने के लिए सड़क परिवहन का सहारा लेना अनिवार्य होता है । निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का व्यवहार एवं समस्यायें मध्य प्रदेश के सागर सम्भाग के विशेष सन्दर्भ में अध्ययन में सागर सम्भाग के आन्तरिक भागों को एक दूसरे से जोड़ने के लिए सड़क परिवहन सर्वाधिक उपयुक्त है । आधुनिक युग में मोटर गाड़ी ही सड़क परिवहन का प्रधान अंग मानी जाती है। सभ्यता एवं विज्ञान की प्रगति के साथ–साथ मोटर वाहनों के प्रयोग में दिन–प्रतिदन वृद्धि हो रही है । निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस व्यवहार एवं समस्याओं का विश्लेषणात्मक अध्ययन विभिन्न दृष्टिकोणों से किया गया है । इस शोध प्रबन्ध में व्यवहार एवं समस्याओं का निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उल्लेख किया गया है । प्रस्तुत शोध प्रबन्ध में निम्नलिखित कठिनाइयों का शोधार्थी को सामना करना पड़ा है–

१. *अवैध बसों का संचालन-*

सागर संभाग में जिन मार्गो का राष्ट्रीयकरण हो चुका है उन मार्गो पर मध्य प्रदेश तथा अन्य राज्यों से आल इंण्डिया टूरिस्ट परमिट प्राप्त कर निजी वाहनों का दोषयुक्त अवैध संचालन किया जा रहा है । टूरिस्ट परमिट प्राप्त वाहनों द्वारा देय कर की मात्रा कम होने के कारण वे कहीं भी निर्धारित किराये से कम पर यात्रियों को ले जा सकती हैं । राष्ट्रीयकृत मार्गो पर सार्वजनिक क्षेत्र की बसों के अतिरिक्त निजी क्षेत्र की बसें बिना परिमिटों के चल रही हैं । इन अवैध वाहनों के चलने के कारण सार्वजनिक क्षेत्र की स्थानीय बसों का कम चलना, समय व मितव्ययता से न चलना, सार्वजनिक क्षेत्र की समस्यायें निर्मित हो गयी हैं।

२. अलाभप्रद मार्गों पर बसों के संचालन से हानि–

मध्य प्रदेश शासन द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र को अलाभप्रद मार्गों पर भी बसों के संचालन करने का निर्देश दिया गया है । अलाभप्रद मार्गों से कम आय प्राप्त होती है, जिससे सार्वजनिक क्षेत्र को हानि होती है । सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा सागर संभाग से प्रदेश के प्रमुख नगरों को बसों का संचालन किया जाता है । इस संचालन से सागर संभाग को लगभग ८० लाख रूपये की प्रतिवर्ष हानि हो रही है ।

३. भर्ती की दोषपूर्ण नीति–

सार्वजनिक क्षेत्र की भर्ती नीति के अन्तर्गत इस बात का स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है, कि सार्वजनिक क्षेत्र में केवल उन्हीं कर्मचारियों की भर्ती की जायेगी, जिनके पास पद से सबंधित योग्यता होगी एवं उन कर्मचारियों को प्राथमिकता दी जायेगी जो पूर्व में बन्द किये हुए कार्य में संलग्न थे, तथा इसके साथ ही किसी भी राजनैतिक अथवा सरकारी दबाब में आकर नियुक्ति नहीं की जायेगी, परन्तु यह केवल एक लिखित प्रारूप की भांति है । इस पर पूर्णरूपेण अमल नहीं किया गया है । सार्वजनिक क्षेत्र में नियुक्ति के समय राजनैतिक दबाब अधिकारियों पर डाले जाते हैं, जिसके परिणामस्वरूप जहां एक ओर सार्वजनिक क्षेत्र में कार्य की योग्यता के विपरीत कर्मचारियों की भर्ती की जाती है, तथा दूसरी ओर सार्वजनिक क्षेत्र की कार्य प्रणाली भी प्रभावित होती है । इसके साथ ही सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा अपने तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की सीधी भर्ती के लिए जो योग्यतायें निर्धारित की गयी है, वे भी उचित नहीं है । निजी क्षेत्र में भर्ती की प्रक्रिया में विज्ञापन देकर कार्यरत कर्मचारियों के मित्रों अथवा रिश्तेदारों की भर्ती कर ली जाती है । दोनों क्षेत्रों के लिए यह भर्ती की कमजोर नीति है ।

४. सार्वजनिक क्षेत्र में पर्याप्त आय का न होना–

सर्वेक्षण में यह पाया गया है, कि सार्वजनिक क्षेत्र की स्वयं की

आर्थिक स्थिति अत्यन्त दयनीय एवं कमजोर है । इसका प्रमुख कारण सार्वजनिक क्षेत्र की आय कम होना है । सार्वजनिक क्षेत्र में आय की कमी का प्रमुख कारण परिचालकों द्वारा आय की चोरी करना, और विभिन्न प्रकार के रियायती पास जारी करना तथा विभिन्न विभागों द्वारा वाहनों को किराये पर लेकर उनका वर्षो तक भुगतान न करना आदि । सर्वेक्षण में शोधार्थी ने पाया कि सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में ३०—३५ प्रतिशत यात्री बिना टिकट यात्रा करते हैं । इस बिना टिकट यात्रा में परिचालकों एवं चालकों द्वारा यात्रियों का पूरा सहयोग किया जाता है । कुछ परिचालक यात्रियों से निर्धारित किराये की राशि वसूल कर लेते हैं, किन्तु यात्रियों को टिकट नहीं देते हैं । निजी क्षेत्र में भी परिचालकों और चालकों द्वारा आय की चोरी की जाती है, लेकिन सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा कम । निजी क्षेत्र में गुण्डा तथा दादा प्रवृत्ति के व्यक्ति एवं उनके साथ एक या दो व्यक्ति बिना किराया दिये यात्रा करते पाये गये हैं ।

५. *कार्य दशा का सुविधायुक्त न होना—*

सार्वजनिक क्षेत्र की कार्यशालाओं एवं डिपों में बसों का रख—रखाव करने के लिए असुविधाजनक परिस्थितियों में कर्मचारियों को कार्य करना पड़ता है । उदाहरण के लिए बस के नीचे घण्टो लेटकर कार्य करना, डीजल आयल और लुब्रीकेन्टस की बदबू भरे कपड़ों में दिर भर रहना, खुले स्थानों पर कार्य करना आदि। इससे कर्मचारियों को होने वाली असुविधा से उनके मानसिक स्तर पर विपरीत प्रभाव पड़ता है, और कर्मचारियेां की भावनाओं में कर्मशाला में गिरावट आती है । निजी क्षेत्र में तो स्थिति और अधिक बदतर है, क्योंकि निजी क्षेत्र में बस के खराब हो जाने पर चालक एवं क्लींजर को सारे कार्य करने पड़ते हैं ।

६. *कर्मचारियों द्वारा अनुशासनहीनता बरतना—*

सार्वजनिक क्षेत्र में एक समस्या कर्मचारियों द्वारा नियमों का पालन न करना भी है । अक्सर कर्मचारी अनुशासन एवं आचरण से संबंधित किसी भी नियम का पालन नहीं करते हैं, जिसका परिणाम सार्वजनिक क्षेत्र की

बस संचालन पर पड़ता है । अधिशासी नेतृत्व द्वारा जब अनुशासन हेतु कठोरता का रूख अपनाया जाता है, तो अधिकारियों एवं कर्मचारियों में तनाव की स्थिति उत्पन्न हो जाती है और कर्मचारी टकराहट की स्थिति पैदा कर देते हैं । निजी क्षेत्र में अनुशासनहीनता कर्मचारियों द्वारा बरती जाती है, परन्तु बस मालिकों के सामने अनुशासनहीनता बरतने पर वह नौकरी से तत्काल निकाल देते हैं ।

७. *किराये की दरों में वृद्धि–*

सार्वजनिक क्षेत्र को लागत के अनुपात में किराये की दरों में वृद्धि करने का अधिकार प्राप्त नहीं है। किराये की दरों का निर्धारण करने में शासन की अनुमति होने के परिणामस्वरूप सार्वजनिक क्षेत्र अपने आय–व्यय के समायोजन में निरन्तर असफल रहा है, और सार्वजनिक क्षेत्र में ज्यादातर वर्षों में घाटा सहन करने की प्रवृत्ति पायी गयी है । सार्वजनिक क्षेत्र की बस सेवायें लोक कल्याण हेतु सस्ती सेवायें प्रदान करने का महत्वपूर्ण साधन है, परन्तु विशाल विनियोग में उचित प्रतिफल की प्राप्ति के लिए न्यायोचित किराया दर की उपेक्षा नही की जा सकती, जिसके परिणामस्वरूप भावी विकास के लिए आरक्षित निधि की व्यवस्था सम्भव हो सके, तथा सार्वजनिक क्षेत्र के आय–व्यय समायोजन को व्यवस्थित रखा जा सके । निजी क्षेत्र में किराया बस मालिक नहीं बढा पाते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र में किराया वृद्धि होने के पश्चात ही निजी क्षेत्र में किराया बढ़ाया जा सकता है ।

८. *पुराने वाहनों का संचालन–*

सार्वजनिक क्षेत्र की वित्तीय संरचना में चल पूंजी की व्यवस्था की समस्या सबसे प्रमुख है। स्थिति विवरणों के अध्ययन से पता चलता है कि सार्वजनिक क्षेत्र के उत्तमणों को देय राशियों अद्यमणों में प्राप्त राशियों की अपेक्षा कई गुना अधिक है। निधियों में प्रमुख निधि है, अवक्षयण निधि। विपरीत स्थितियों के कारण चल पूंजी की व्यवस्था विशेष रूप से अवक्षयण निधि से की जाती है। निरन्तर नकद हानि होने से मूल्य ह्रास कोष में कोई राशि उपलब्ध नहीं है । अतः धन के अभाव के कारण पुराने वाहनों को नहीं परिवर्तित

किया जा रहा है, और उन्हीं पुरानी वाहनों का संचालन किया जा रहा है । यही स्थिति लगभग निजी क्षेत्र में है । निजी क्षेत्र में भी पुराने वाहनों का संचालन हो रहा है ।

९. *स्थायी व्यय–*

स्थायी व्यय में कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ते पूंजी और ऋण पर ब्याज टेलीफोन व्यय, डाकतार, स्टेशनरी, यूनीफार्म, विभागीय वाहनों पर व्यय, भविष्य निधि एवं कर्मचारी बीमा योजना अंशदान आदि को शामिल किया गया है । इन व्ययों में किसी भी प्रकार की कटौती नहीं की जा सकती । इन व्ययों में प्रत्येक वर्ष आय की अपेक्षा वृद्धि होती जाती है । स्थायी व्ययों में वृद्धि होने से सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की वित्तीय स्थिति पर विपरीत प्रभाव है । स्थायी व्ययों से सार्वजनिक तथा निजी दोनों क्षेत्रों की आय में कमी आती है ।

१०. *श्रमिक सहभागिता की उपेक्षा–*

सार्वजनिक क्षेत्र में श्रमिक सहभागिता को वर्तमान में भी पूर्णरूप से स्वीकार नहीं किया गया है । सार्वजनिक क्षेत्र में श्रमिकों के प्रबन्ध में योगदान देने की समस्या अभी भी विद्यमान है, क्योंकि सार्वजनिक क्षेत्र में अधिशासी नेतृत्व को यह डर है कि प्रबन्ध में श्रमिकों की सहभागिता सुनिश्चित होने से आपसी संघर्ष छिड़ सकते हैं। इसलिए सार्वजनिक क्षेत्र में श्रमिकों का योगदान प्रबन्ध में लेना अधिशासी नेतृत्व की दृष्टि में उचित नहीं समझा जाता है वर्तमान में संचालक मण्डल में श्रमिकों का कोई भी प्रतिनिधि नहीं है जब सार्वजनिक क्षेत्र में श्रमिकों की प्रबन्ध में सहभागिता नहीं प्रदान की जाती है तो निजी क्षेत्र में सवाल ही नहीं उठता है।

११. *मरम्मत और देखभाल–*

बसों को खराब पुर्जो और पार्ट्स की मरम्मत के लिए धण्टों खड़े रहना पड़ता है । यह तरीका बहुत गलत है, इससे यात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है । खराब पुर्जों को निकालकर उनके स्थान पर

दूसरे पुर्जे लगाकर बसों को तत्काल रबाना कर देना चाहिए, तथा इसके पश्चात खराब पुर्जो की मरम्मत की जानी चाहिए । शोधार्थी को सर्वेक्षण में ज्ञात हुआ कि वर्कशाप कर्मचारियों की महत्वपूर्ण शिकायत यह है, कि उनको बसों की मरम्मत व देखभाल के लिए आवश्यक मात्रा में भण्डागृह से पुर्जे एवं पाट्र्स प्रदान नहीं किये जाते हैं, तथा भण्डारगृह के कर्मचारियों की शिकायत है कि खपत के अनुसार आवश्यक मात्रा में हमारे पास पुर्जे एवं पाट्र्स नहीं आते हैं । दूसरी ओर भण्डारगृह में लाखों रूपये मूल्य का अनुपयोगी सामान पड़ा दिखायी देता है । जिस सामान की सप्लाई की जाती है, उसका समुचित उपयोग नहीं किया जाता है, इसमें बेस्टेज एवं चोरी की शिकायत मिलती है ।

१२. उचित प्रेरणाओं का अभाव–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा अपने कर्मचारियों को जो प्रेरणायें प्रदान की गयी हैं, वे उचित एवं पर्याप्त नहीं है । सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा कर्मचारियों को प्रेरणा देने के उद्देश्य से प्रोत्साहन बोनस योजना की शुरूआत की गयी है जिसके अनुसार कर्मचारियों का भाग ४२ प्रतिशत, तथा सार्वजनिक क्षेत्र का ५८ प्रतिशत है । यह उचित नहीं है, क्योंकि कर्मचारियों का ४२ प्रतिशत भाग अनेक कर्मचारियों में बंटेगा, जिसके परिणामरूवरूप कर्मचारी कार्य के प्रति पूर्णरूपेण समर्पित नहीं होते हैं । सार्वजनिक क्षेत्र में अच्छे चालकों एवं परिचालकों को पुरूष्कार प्रदान किया जाता है, इसका विस्तार आवश्यक है । इसके अतिरिक्त अन्य कोई प्रेरणा प्रदान नहीं की गयी है। निजी क्षेत्र में बोनस भी सार्वजनिक क्षेत्र से कम मिलता है, एवं पुरूष्कार भी अच्छे कर्मचारियों को प्रदान किये जाते हैं ।

१३. संगठन में सुधार–

सार्वजनिक क्षेत्र का संगठन इस प्रकार का है, कि इस संगठन में विभिन्न कर्मचारियेां का कार्य तथा अधिकारों का स्पष्टीकरण नहीं किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप कार्य का विभाजन तथा अधिकारों का बंटबारा उचित प्रतीत नहीं होता है, जिसका एक निश्चित परिणाम होता है, कि कर्मचारियों की

सार्वजनिक कार्य क्षमता में कमी। संगठन में सुधार की कमी निजी तथा सार्वजनिक दोनों क्षेत्रों में विद्यमान है ।

१४. अधिकारियों एवं कर्मचारियों का कमजोर वेतनमान–

सार्वजनिक क्षेत्र में बढती हुई मंहगाई को ध्यान में रखते हुए, अधिकारियों एवं कर्मचारियों को कम वेतनमान प्रदान किया जा रहा है । सार्वजनिक क्षेत्र की कार्यकुशलता का एक कारण यह भी है, क्योंकि इसका सीधा प्रभाव अधिकारियों एवं कर्मचारियों के जीवन स्तर पर पड़ता है । ये अधिकारी एवं कर्मचारी अपने जीवन स्तर को उंचा उठाने के लिए सामग्री की चोरी, टिकटों की चोरी एवं भ्रष्टाचार आदि अवैध कार्य करते हैं । श्रम संघों द्वारा केन्द्रीय वेतनमान की मांग की जा रही है, परन्तु सार्वजनिक क्षेत्र ने अभी केन्द्रीय वेतनमान को कार्य रूप प्रदान नहीं किया है । निजी क्षेत्र में तो सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा कर्मचारियों को कम वेतन प्रदान किया जाता है ।

१५. उधार क्रय एवं ऋण पर निर्भर रहना–

सार्वजनिक क्षेत्र लगातार घाटे में चल रहा है , जिससे प्रतीत होता है कि साधनों का निरंतर ह्यस होता जा रहा है । फलस्वरूप सार्वजनिक क्षेत्र में अधिक से अधिक उधार क्रय ऋण लेने पर निर्भर रहने की नीति को अपनाया जाता रहा है । सार्वजनिक क्षेत्र की इस अव्यावहारिक नीति के परिणामस्वरूप एक ओर तो बाजार साख में उसकी विश्वसनीयता में कमी आयी है और दूसरी ओर उसकी कार्यकुशलता को भारी क्षति उठानी पड़ रही है । निजी क्षेत्र में भी उधार क्रय एवं ऋण पर निर्भर रहने की प्रवृत्ति में वृद्धि हुई है ।

१६. चालकों का अशिक्षित होना–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के चालकों में ज्यादातर चालकों की शिक्षा काफी कम है कुछ पुराने चालक तो पढ़ने लिखने की स्थिति में नहीं है, केवल नियुक्ति के समय कक्षा ५ से ८ के प्रमाणपत्र के आधार पर नौकरी प्रदान कर दी गयी थी परन्तु उनकी यह योग्यता वास्तव में बहुत कम होती है । इसके साथ

ही चालकों के प्रशिक्षण कार्यक्रमों को सही ढंग से नहीं संचालित किया जाता, इससे चालक ईंधन की अधिक उपयोग क्षमता देने में असमर्थ है, जिससे उनकी उत्पादकता का संदिग्ध होना स्वाभाविक है ।

१७. आवास समस्या–

कर्मचारियोंकी कार्यकुशलता पर जीवन स्तर का बहुत अधिक प्रभाव पड़ता है, सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के कर्मचारियों का वेतन कम है, और दूसरी ओर लगभग ४० प्रतिशत कर्मचारियों की पारिवारिक सदस्य संख्या ६ से भी अधिक है, इन कर्मचारियों को आवास की सुविधा उपलब्ध नहीं करायी गयी है । अतः अधिकतर कर्मचारी शहरों के विभिन्न भागों में किराये पर निवास कर रहे हैं । विशेष रूप से चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को शहर के गन्दे भाग में छोटी–छोटी कोठरियों में निवास करना पड़ता है जिससे बीमारियों फैलती है, और उनके स्वभाव में चिड़िचिड़ापन आ जाता है ।

१८. रनिंग स्टॉफ के लिए विश्रामगृह का अभाव–

सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों के लिए रात्रि में विश्राम ग्रह के लिए कमरों का प्रबन्ध किया है, परन्तुं इनमें कोई सुविधायें उपलब्ध नहीं है । अतः रनिंग स्टॉफ को गाड़ी में अथवा विश्राम गृह के बाहर दलानों में विश्राम करना पड़ता है, जिससे कर्मचारी पूर्णरूप से विश्राम नहीं कर पाते, जिसका परिणाम यह होता है कि दुर्घटनाओं में वृद्धि एवं कार्यकुशलता में कमी । यही स्थिति निजी क्षेत्र में निर्मित है, जिससे कर्मचारियों के व्यवहार में परिवर्तन आ जाता है।

१९. राजनैतिक हस्तक्षेप–

सार्वजनिक क्षेत्र के विभिन्न अधिकारियों से बातचीत के समय यह अनुभव किया गया है कि इस क्षेत्र में राजनीतिक माहौल की छाया पड़ी है, क्योंकि संचालक मण्डल पर राजनीतिक सदस्यों का ही अधिक प्रभाव रहता है, एवं राजनीतिक सदस्य ही अध्यक्ष एवं उपाध्यक्ष होते हैं । इसी कारण सार्वजनिक क्षेत्र में अधिकारियों के कार्य में अध्यक्ष एवं उपाध्यक्ष के निकट रहने वाले व्यक्ति

राजनीतिक दबाब का प्रयोग कर प्रभावित करते हैं ।

२० वस्तुओं में गुणवत्ता का अभाव–

सार्वजनिक क्षेत्र में क्रय की जाने वाली सामग्री के लिए मापदण्डों का निर्धारण तो किया गया है परन्तु उनका पालन नहीं किया जा रहा है । दिये गये नमूने एवं वस्तुओं की पूर्ति में अन्तर देखने को मिलता है । फलस्वरूप सामग्री की उतनी उपयोगिता प्राप्त नहीं हो पाती है, जितनी कि आशा की जाती है, इससे सामग्री व्यय में वृद्धि हो जाती है ।

२१. साप्ताहिक अवकाश की सुविधा नहीं–

निजी क्षेत्र में कर्मचारियों को साप्ताहिक अवकाश की सुविधा प्रदान नहीं की जाती है, जिससे उनमें मानसिक तनाव देखने को मिलता है । सार्वजनिक क्षेत्र में यह अवकाश लेना कर्मचारियें के ऊपर निर्भर करता है । मानसिक तनाव में रहते कर्मचारियों के व्यवहार में कठोरता की झलक देखने को मिलती है ।

२२. कर्मचारियों के प्रति निम्न दृष्टिकोण–

बस यातायात में संलग्न कर्मचारियों को निम्न दृष्टि से देखा जाता है । इस सेवा में कार्यरत कर्मचारियों को कभी–कभी गाली–गलौंज या मारपीट का सामना करना पड़ता है । यह सार्वजनिक तथा निजी दोनों क्षेत्रों में देखने को मिलता है । इसलिए कर्मचारियों के व्यवहार में परिवर्तन आना स्वाभाविक है।

२३. जोखिपूर्ण कार्य–

बस यातायात का कार्य निजी एवं सार्वजनिक दोनों क्षेत्रों में जोखिमपूर्ण होता है । कभी भी कोई दुर्घटना हो सकती है जिससे कर्मचारियों के जीवन को कभी भी खतरा उत्पन्न हो सकता है । दुर्घटना घटने से कर्मचारी के परिवार को आर्थिक सहायता प्रदान करना चाहिए।

२४. नौकरी की अनिश्चितता–

निजी तथा सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों को कभी भी नौकरी से हटाया जा सकता है । अतः इन कर्मचारियों को अपनी नौकरी की अनश्चितता के प्रति चिन्तित रहना पड़ता है । नौकरी की अनिश्चितता कर्मचारियों के लिए चिन्ता का विषय है ।

२५. अपमान जनक भाषा का प्रयोग करना–

अक्सर यह देखा गया है कि निजी क्षेत्र के कर्मचारी यात्रियों से अभ्रद व्यवहार करते हैं तथा अपमान जनक भाषा का प्रयोग करते देखे गये हैं । इससे यात्री सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों की तरफ आकर्षित होते देखे गये हैं ।

२६. सामान की सुरक्षा का अभाव–

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में यात्रियों के सामान की सुरक्षा पर ध्यान नहीं दिया जाता है और रास्ते में ही सामान चोरी हो जाता है । सामान की सुरक्षा की गारण्टी परिचालक एवं क्लींजर की होती है, लेकिन क्लींजर एवं परिचालक की मिली भगत से सामान बस से गायब करा दिया जाता है । यात्रियों के कहने पर ये लोग झगड़ा करने को तैयार हो जाते हैं ।

२७. असामाजिक तत्वों का प्रभाव–

सार्वजनिक क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र के कर्मचारियों के अनुसार कभी–कभी असामाजिक तत्व वाहनों में प्रवेश कर उन्हें क्षतिग्रस्त कर देते हैं, एवं उनके कार्य में बाधायें डालते हैं । असामाजिक तत्व चालकों एवं परिचालकों की मारपीट एवं गाली–गलौंज कर देते हैं, जिससे कर्मचारी भयभीत रहते हैं ।

२८. वित्तीय संबंधी समस्यायें–

सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों की एवं निजी क्षेत्र के कर्मचारियों की

प्रमुख समस्या यह है कि उन्हें पर्याप्त वित्त सुविधा उपलब्ध नहीं करायी जाती है जिससे कर्मचारियों के स्वयं के कार्य सुचारू रूप से क्रियाशील नहीं रह पाते हैं । वित्त का अभाव रहने के कारण कर्मचारियों के मानसिक तनाव में वृद्धि हो जाती है ।

२९. एक ही कार्य में नीरसता–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में कर्मचारियों की प्रमुख समस्या यह है कि वे प्रतिदिन एक ही कार्य को करते हुए उसमें नीरसता महसूस करते हैं । कर्मचारियों का कार्य के प्रति उबाऊ दृष्टिकोण बन जाता है, जिससे कार्यक्षमता एवं कार्य कुशलता दोनों में कमी आती है ।

३० रेखीय अथवा विभागीय संगठन के दोष–

प्रत्येक सेविवर्गीय संगठन में कुछ दोष तो होते ही हैं, उदाहरण के लिए समन्वय की कठिनाई विशिष्टीकरण, एक तन्त्रीय एवं लोचहीन पद्धति कार्य का असमान आबंटन एवं पक्षपात जैसे दोष इसमें शामिल है ।

३१. कार्यालय एवं स्वयं की डिपो भूमि का अभाव–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की सबसे महत्वपूर्ण समस्या यह भी है, कि डिपो की भूमि एवं कार्यालय किराये पर है जिसमें कार्य के लिए पर्याप्त एवं आवश्यक स्थल का अभाव है तथा आवश्यकता के अनुरूप निर्माण कार्य नहीं कराया गया है ।

LIST OF REFRENCE BOOKS

JOURNAL

1- Nationalisationon Road Transport Act, of M.P.

2. Indidan Journal of Economics.
3. Indiadn Economics Journal.
4. Transport in India. (Transport Building, New Delhi)
5. Commerce weekly (Manek Mahal, Nariman Road, Bombay)
6. Acworth Commitee Report on Road Transport.
7. Economics Survay.
8. India 1980-81, 1981-82
9. Planning (54., planning building New Delhi)

10 Wedgewood Committee Report.

11. The Mitchell Kirknees Reports.
12. Proceedings of the Rail Road Conference (1993)
13. The Ministry of Transport Report 1954-55
14. Niyogi Committee Report.
15. Indian Finance.

PAPER

1. The Economics Times. (New Delhi)
2. Indian Express.
3. Economics and Political Weekly
4. Economicsaffa irs.
5. Hindustran Times.

BOOKS

1. Transport Devlopment in India- S.K. Shrivastava.
2. Economic of Transport - S.K. Shrivastava.
3. Transport in India and abroad - N.L. Nagar.

4. Transport in Modern India- Bhatnagar, Gupta, Agrawal.
5. The Science of Road Transport - Fauclon.
6. Economics of Transport - Bonevia.
7. Govt. of India Publication our Roads.
8. Road Transport in India - V.V. Ramanathan.
9. Transport Problems of India - D.B. Paul.
10. Transport Deptt. & Co-ordianation - M.K. Ghose.
11. Fifth & Sixth Five year plan of India.
12. Fifth & Sixth Five year plan of M.P. .
13. The Nagpur Plan.
14. The Motor Vehical Act.
15. Indian Economics Vol II-Jathar & Beri.

16. Theory of Rates & Fares - Shri Nivasan

17. Shipping & Transport : Govt. of India Publication.

१८ परिवहन के सिद्धान्त एवं समस्यायें – *डॉ.एस.एम. अग्रवाल*

१६ आधुनिक परिवहन *डॉ. एस.एस.चौहान*

२० भारत में परिवहन *डॉ. एस. सी. सक्सैना*

२१ भारतीय परिवहन *के. एल. बन्सल*

२२ परिवहन का अर्थशास्त्र *जे. सी. बार्ष्णेय*

२३ भारतीय परिवहन की समस्या *बी. डी. नागर*

२४ आधुनिक परिवहन *कौशिक*

२५ परिवहन सिद्धान्त इतिहास समस्याऐं *डॉ. एस.पाल*

छतरपुर निजी बस यातायात व्यवस्था

	ट्रांसपोर्ट का नाम	स्थान	जाना	आना
१.	प्रीतम सिंह	छतरपुर राजनगर	६.००	३.००
२.	सोनी	छरतपुर वरियारपुर	६.१५	३.३०
३.	रोटेशन	झांसी खजुराहो	६.४५	४.१०
४.	पठान कोट	झांसी खजुराहो	११.००	६.१५
५	देवहंस	महाराजपुरा राजनगर	११.३०	४.००
६.	रोटेशन	झांसी खजुराहो	१२.१५	८.००
७.	प्यारासिंह	हरपालपुर राजनगर	२.००	७.००
८.	घासीराम	हरपालपुर राजनगर	२.३०	७.३०
९.	जोगेन्दर सिंह	सागर राजनगर	३.१०	१०.३०
१०.	कबीर साहब	छातरपुर राजनगर	४.००	१०.१५
११.	चौरसिया	छतरपुर बरियारपुर	४.४५	६.३०
१२.	रोटेशन	झांसी खजुराहो	५.३०	११.३०
१३.	सोनी	छतरपुर राजनगर	७.००	१२.००
१४.	जोगेन्दर सिह	छतरपुर पन्ना	८.४५	४.१५
१५.	रोटेशन	टीकमगढ़ रीवा	११.००	७.००
१६.	संतोष गुप्ता	छरतपुर पन्ना वाया अमानगंज	१.४५	८.००

१७.	म. इसराईल	टीकमगढ़ रीवा	२.४०	१०.००
१८.	रोटेशन	टीकमगढ़ रीवा	३.४५	१२.००
१९.	बहार बस	छतरपुर महोवा	५.३०	१२.००
२०.	रोटेशन	छतरपुर महोवा	७.३०	२.००
२१.	रोटेशन	छतरपुर महोवा	८.३०	३.००
२२.	रोटेशन	छतरपुर महोवा	६.३०	४.००
२३	रोटेशन	सागर छतरपुर	८.३०	१.३०
२४.	रोटेशन	छरतरपुर सागर	७.३०	१२.३०
२५	रोटेशन	बांदा सागर	३.२०	१०.४०
२६	रोटेशन	छतरपुर दमोह कटनी	१०.००	६.००
२७	चौरसिया	छतरपुर धनगुवा .	१५	६.४०
२८.	छतरपुर	भजना छतरपुर	२.४५	८.१५
२९.	चौरसिया	छतरपुर देवरा	४.३०	१०.३०
३०.	देवहंस	छतरपुर सेवड़ी	६.३५	१०.४०
३१.	देवहंस	छतरपुर सागर	५.१०	११.३०
३२.	भूपेन्द्र	छतरपुर सागर	११.००	७.००
३३.	चौरसिया	छतरपुर शाहगढ़	२.४५	७.१५
३४	राजदीप	छतरपुर-सागर	१२.५०	८.३०
३५	पुरोहित	छतरपुर-रामटौरिया	११.३०	६.४०
३६	जैन बस	छतरपुर-रापटोरिया	६.३०	१०.००
३७	जैन बस	छतरपुर-रापटोरिया	७.००	१०.३०

३८	जैन बस	छतरपुर-हटा	६.३०	११.३०
३९	जैन बस	छतरपुर-हटा	२.३०	७.३०
४०	अगोहा ट्रांसपोर्ट	छतरपुर-चित्रकूट	६.३०	८.३०
४१	अगोहा ट्रांसपोर्ट	छतरपुर-चित्रकूट	२.३०	१०.३०
४२	बिहारीलाल	छतरपुर-धुवारा	१२.४५	६.३०
४३	जैन बस	छतरपुर-धुवारा	३.३०	८.३०
४४	पुरोहित	छतरपुर-वाजना	३.३०	६.३०
४५	पुरोहित	छतरपुर-वाजना	९.४५	१२.४५
४६	बुंदेलखण्ड	छतपुर-जैतपुर	३.००	६.००
४७	बुंदेलखण्ड	छतरपुर-ईशानगर	७.००	२.००
४८	राजदीप	छतरपुर-जबलपुर	११.४५	७.००
४९	भूपेंद्र सिंह	छतरपुर-जबलपुर	४.३०	१०.३०
५०	बुंदेलखण्ड	छतरपुर-जबलपुर	९.३०	६.३०
५१	बुंदेलखण्ड	छतरपुर-दमोह-कटनी	८.२५	२.३०
५२	रोटेशन	छतरपुर दमोह-कटनी	१०.००	५.००
५३	बुंदेलखण्ड	छतरपुर-कटनी	२.००	८.००
५४	पुरोहित	छतरपुर-चंदला	८.१०	२.१०
५५	राकेश	छतरपुर-चंदला	९.२०	३.३०

पन्ना निजी बस यातायात व्यवस्था

क्रं.	ट्रांसपोर्ट का नाम	स्थान	जाना	आना
१	छंगेराजा ट्रांसपोर्ट	अजयगढ़-कटनी वाया पन्ना	९.००	९.३०
२	,,	धरमपुर-सवेहा वाया पन्ना	११.३०	४.००
३	,,	पन्ना-कटनी	२.१५	७.२०
४	,,	वरियारपुर-मुडवारी वाया पन्ना	६.३०	७.००
५	प्रताप ट्रेवल्स	पन्ना-रैपुरा	९.१५	१.१५
६	,,	पन्ना से पहाड़ी खेरा	९.१५	१२.३०
७	,,	खोरा-गुनौर	७.१५	११.१५
८	भानु प्रताप सिंह	पन्ना-रैपुरा	३.१०	७.४५
९	,,	पन्ना-कटनी	३.२०	८.१५
१०	केशव प्रताप	पन्ना-कटनी	१.००	७.१५
११	भानु प्रताप सिंह	पन्ना-रैपुरा	६.४५	१०.३०
१२	केशव प्रताप	गुनौर से अजयगढ़ वाया वराध-पन्ना	७.३०	३.४०
१३	,,	पन्ना-कटनी	९.४५	१.४५
१४	,,	पन्ना-पहाड़ीखेरा	९.००	३ए१५
१५	पन्ना ट्रांसपोर्ट	पन्ना-अमानगंज	१०.००	७.३५
१६	,,	पन्ना-पहाड़ीखेरा	४.००	९.००
१७	,,	पन्ना-कटनी	६.१५	६.३०

१८	,,	पन्ना-कटनी	१.००	१०.३०
१९	,,	पन्ना-कटनी	४.००	३.३०
२०	,,	पन्ना-कृष्णगढ़ वाया पवई	४.१०	१२.४०
२१	कन्हैयालाल गुप्ता	पन्ना-कटनी वाया सिमरिया	११.४५	३.२०
२२	,,	पन्ना-मोहन्डा	२.००	१०.५५
२३	,,	पन्ना-मुडवारी	५.१०	१०.४०
२४	अनिल गुप्ता	पन्ना-हरदुआ	१२.००	१०.४५
२५	सुखेजा ट्रांसपोर्ट	सतना से चदौरा वाया पन्ना	८.३०	४.००
२६	संतोष ट्रांसपोर्ट	पन्ना से हटा	८.३०	९.५०
२७	,,	पन्ना से हटा	१२.००	५.३०
२८	,,	,,	१०.००	१.५०
२९	,,	,,	१०.००	१.३०
३०	श्रीमती विद्यादेवी	,,	१२.००	५.३०
३१	,,	पन्ना से धरमपुर	११.३०	५.०५
३२	,,	पन्ना से पहाड़ीखेरा	७.३०	१०.४५
३३	,,	पन्ना से पहाड़ीखेरा	९.४५	२.२५
३४	,,	पन्ना से गुमानगंज	९.४५	४.१०
३५	,,	पन्ना से वरियारपुर	११.१५	६.१०
३६	,,	वरियारपर से पन्ना	१२.४५	६.५०
३७	मोहम्मद इजराइल	पन्ना से छतरपुर	१०.४५	६.१०
३८	रामकिशोर	पन्ना से मुडवारी	१२.४५	९.५५

३९	गिरिजा शंकर	पन्ना से महोवा	११.५०	१०.३०
४०	बद्री प्रसाद गुप्ता	ककरहटी से गुनौर वाया पन्ना	९.००	११.५०
४१	लक्ष्मणदास दरबारीलाल	समनिया से पहाड़ीखेड़ा	९.००	४.३०
४२	,,	पन्ना से सतना	७.४५	७.४५
४३	किशोरीलाल गुप्ता	पन्ना से गुनौर	१.३०	१२.००
४४	सरदार प्यारा सिंह	पन्ना से छतरपुर	१२.३०	१२.१५
४५	राजदीप ट्रेवल्स	कटनी से पन्ना	७.०५	५.४०
४६	,,	,,	७.४०	७.००
४७	संजीव कुमार जैन	छतरपुर से पन्ना	७.००	७.००
४८	मनोज कुमार	ककरहटी से हटा	७.००	४.३०
५०	सुखराम ट्रेवल्स	पन्ना से दमोह	५.१५	५.००
५१	,,	,,	५.१५	१०.३०
५२	सलीम बस	पन्ना से महोवा	८.३०	१.००
५३	शिवराम ट्रेवल्स	पन्ना से वरियारपुर	११.१५	२.१५
५४	,,	वरियारपुर से पन्ना	२.२०	६.०५
५५	जैन ट्रेवल्स	छतरपुर से पन्ना	११.४५	७.००
५६	शिवराम ट्रेवल्स	पन्ना से पहाड़ीखेरा	८.१०	९.१५
५७	,,	पन्ना से गुमानगंज	१०.४५	९.४५

सागर निजी बस यातायात व्यवस्था

क्रं.	ट्रांसपोर्ट का नाम	स्थान	जाना	आना
१	सागर ट्रांसपोर्ट	सागर-भोपाल	७.००	१२.००
२	,,	सागर-जबलपुर	८.४५	५.३०
३	,,	,,	९.३०	६.३०
४	,,	सागर-गोंदिया	७.५०	६.००
५	,,	सागर-हटा	७.००	१२.२५
६	,,	हटा-सागर	३.००	८.३००
७	,,	सागर-ग्वालियर	१०.००	३.००
८	,,	सागर-इंदौर	९.००	५.००
९	दुर्गा सेठ	सागर-छतरपुर	७.००	१२.००
१०	दुर्गा सेठ	सागर-भोपाल	६.००	११.००
११	,,	सागर-ललितपुर	७.००	१२.३००
१२	,,	सागर-झांसी	७.३०	२.००
१३	,,	सागर-हटा	९.००	२.१०
१४	,,	सागर-रहेली	१०.००	३.२५
१५	दीनदयाल	सागर-इंदौर	१०.००	६.००
१६	,,	सागर-भोपाल	६.००	११.००
१७	,,	सागर-जबलपुर	९.३०	६.३०
१८	,,	सागर-झांसी	१०.३०	४.००

१९	,,	सागर-रहेली	७.००	११.२०
२०	,,	सागर-हटा	८.००	१.००
२१	,,	सागर-गोंदिया	९.००	७.००
२२	,,	सागर-छतरपुर	१०.००	३.००
२३	गुजराती ट्रेवल्स	सागर-भोपाल	१२.००	५.१५
२४	,,	सागर-जबलपुर	७.००	४.००
२५	राजहंस ट्रेवल्स	सागर-हटा	८.३०	१.३०
२६	,,	सागर-पन्ना	८.१०	१२.४०
२७	,,	सागर-छतरपुर	११.१५	४.२०
२८	राजहंस	सागर-टीकमगढ़	९.००	२.१५
२९	बुंदेलखण्ड	सागर-झांसी	९.३०	३.१५
३०	बुंदेलखण्ड	सागर-ललितपुर	७.००	१२.००
३१	,,	सागर-ग्वालियर	७.३०	१.५०
३२	जैनबस	सागर-रहेली	८.३०	२.१५
३३	,,	सागर-इंदौर	९.००	४.००
३४	भारद्वाज	इंदौर-सागर	१०.००	५.००
३५	,,	सागर-मण्डला	९.००	७.००
३६	,,	सागर-बांदा	७.००	५.३०
३७	,,	सागर-चित्रकूट	८.००	६.१५
३८	,,	सागर-कटनी	८.३०	५.१५
३९	,,	सागर-जबलपुर	९.००	६.३०

६०	राठौर	दमोह से बंडा	३.१५	७.३०
६१	राम	दमोह से बंडा	५.३०	९.३०
६२	सिंघई	दमोह किशनगंज	४.००	९.००
६३	सिंघई	दमोह किशनगंज	४.००	९.००
६४	,,	दमोह-किशनगंज	५.३०	१०.३०
६५	राम	दमोह-खुरहरा	४.००	९.००
६६	राम	दमोह-खुरहरा	६.००	११.००
६७	एम पी राम	दमोह मौसीपुरा	१.००	७.००
६८	एम पी राम	दमोह-मौसीपुरा	३.३०	९.३०
६९	राम	दमोह से वनपाम	९.३०	४.३०
७०	राम	दमोह से वनपाम	११.००	६.००
७१	राम	दमोह सहसवारा	७.१५	१२.१५

४०	,,	सागर-भोपाल	१२.००	५.१५
४१	मातादीन	सागर-ललितपुर	११.१५	४.३०
४२	,,	सागर-ग्वालियर	९.३०	२.४०
४३	,,	सागर-टीकमगढ़	१०.४५	३.१५
४४	राजदीप	सागर-भोपाल	८.३०	१.१५
४५	,,	सागर-हटा	८.३०	२.१०
४६	मनीराम	सागर-रहेली	९.३०	३.०५
४७	,,	सागर-चंदला	१०.४०	२.३०
४८	चौधरी	सागर-छतरपुर	१०.५०	३.१५
४९	,,	सागर-रीवा	८.४५	६.३०
५०	,,	सागर-पन्ना	१.१०	५.१५
५१	शंकर	सागर-टीकमगढ़	२.२०	७.१०
५२	,,	सागर-जबलपुर	८.३०	५.४५
५३	मनीश	सागर-कटनी	१२.१०	९.३०
५४	,,	सागर-बांदा	८.३०	५.४५
५५	,,	सागर-चित्रकूट	९.००	५.३०
५६	,,	सागर-रहेली	७.३०	१२.४५
५७	रामदीन	सागर-छतरपुर	७.४५	१.१५
५८	,,	सागर-हटा	८.१५	२.१०
५९	विनय	सागर-भोपाल	९.००	३.००
६०	,,	सागर-विदिशा	९.३०	१.१५

६१	विवेक	सागर-वीना	९.४५	१२.१०
६२	,,	सागर-खुरई	११.४०	२.१०
६३	शुक्ला	सागर-खुरई	१२.३०	३.१५
६४	,,	सागर-वाजना	६.३०	११.१५
६५	रजनीश	सागर-तालगांव	७.४५	२.००
६६	,,	सागर-विजावर	८.३०	१२.४५
६७	जैन	सागर-गुलगंज	९.४५	२.४०
६८	सहीराम	सागर-दमोह	६.००	१२.००
६९	मुकेश	सागर-ईशानगर	९.००	४.००
७०	मुकेश	सागर-गुना	७.३०	२.३०
७१	पाण्डेय	सागर-शिवपुरी	८.१०	१.३०
७२	,,	सागर-ईशानगर	१०.००	५.००
७३	,,	सागर-गुना	१२.३०	८.००
७४	रानू	सागर-गुना	१२.३०	८.००
७५	अनिल शर्मा	सागर-राजनगर	११.३०	९.००
७६	,,	सागर-झांसी	१२.००	५.००

टीकमगढ़ से निजी बस यातायात व्यवस्था

क्रं.	ट्रांसपोर्ट का नाम	टीकमगढ़ से	जाना	आना
१	सरदार फतह सिंह	सागर	६.४५	८.५०
२	,,	सागर	७.४५	७.५०
३	,,	जबलपुर	९.००	६.००
४	,,	सागर	१०.००	७.००
५	,,	ओरछा झांसी	७.५०	९.००
६	,,	मऊ हरपालपुर	५.३०	३.३०
७	,,	जतारा छतरपुर	३.१५	१०.००
८	,,	मऊ हरपालपुर	५.३०	१०.३०
९	रमाणी प्रसाद व्यास	कनैरा वैनवारी	७.००	८.००
१०	,,	सागर	३.००	९.००
११	,,	निवाड़ी झांसी	९.१०	३.००
१२	,,	डारगुंवा डरवाई	१.३०	१०.००
१३	हिंद वस सर्विस	सागर	८.२५	८.००
१४	,,	सागर	१०.२५	३.५०
१५	,,	मऊरानीपुर	८.००	३.००
१६	ओरछा ट्रांसपोर्ट	सागर	११.२५	१०.००
१७	,,	नौगांव	९.२०	४.००

१८	ओरछा ट्रांसपोर्ट	सागर	१२.२५	११.५०
१९	,,	झासी	४.१५	१०.००
२०	,,	जबलपुर	१.००	९.५०
२१	,,	नौगांव	२.१०	११.३०
२२	,,	जबलपुर	१०.२५	५.५०
२३	,,	नौगांव	२.१०	११.३०
२४	,,	जबलपुर	१०.२५	५.५०
२५	,,	मोहनगढ़ हथेरी	९.५०	२.००
२६	,,	हथेरी	८.३०	९.००
२७	,,	गंजना स्वर्णपुर	१०.४५	३.००
२८	,,	सेंदुरी	४.४०	२.००
२९	,,	झांसी	६.०५	४.००
३०	मिश्रा ट्रांसपोर्ट	सागर	१.३०	११.३०
३१	,,	सागर	४.१५	१.५०
३२	,,	सागर	५.३०	४.००
३३	,,	मऊरानीपुर	१०.३०	५.००
३४	,,	कोररा	१२.००	५.००
३५	,,	वांजना	२.००	१०.३०
३६	सलमान ट्रांसपोर्ट	दमोह	२.००	१.००

३७	मिश्र बंधु	विजावर	२.१५	१.५०
३८	,,	निवाड़ी	१२.३०	१०.००
३९	आफताव वस सर्विस	बुडेराहटा	३.३०	१०.३०
४०	,,	मोहनगढ़ अर्जरा	११.४५	२.३०
४१	आजाद ट्रांसपोर्ट	सागर	३.३५	२.००
४२	सौलंकी ट्रांसपोर्ट	सागर	६.३०	५.००
४३	,,	ककरवाहा	४.३०	१२.००
४४	चौहान ट्रांसपोर्ट	पढाडूडा	५.००	१०.००
४५	,,	पलेरा	८.३०	३.००
४६	,,	पलेरा	१०.००	४.००
४७	अमरजीत ट्रांसपोर्ट	जबलपुर	९.००	५.००
४८	,,	मोहनगढ़-अर्चरा	१०.४५	३.००
४९	,,	नदनवारा	१.४५	११.५०
५०	यादव ट्रांसपोर्ट	जबलपुर	९.००	५.००
५१	दीपक ट्रांसपोर्ट	झांसी	४.४०	२.००
५२	,,	बल्देवगढ़	१२.३०	१२.००
५३	अनुराग ट्रांसपोर्ट	झांसी	५.४०	४.००
५४	,,	झांसी	७.४०	३.००
५५	गुप्ता बस सर्विस	ओरछा -दतिया	६.३०	७.००
५६	,,	निवाड़ीमोठ	७.३०	७.३०
५७	,,	झांसी	६.००	२.००

५८	गुप्ता बस सर्विस	सेंदरी	४.१५	१०.३०
५९	चिरंजीव बस सर्विस	झांसी	७.००	३.००
६०	,,	झांसी	१०.००	५.००
६१	,,	झांसी	१.००	१०.४५
६२	,,	लिधोरा	१.३०	११.००
६३	,,	दतिया	२.००	११.३०
६४	,,	निवाड़ी सेंडी	२.३०	१२.००
६५	हरिभजन सिंह ट्रांसपोर्ट	दिगौड़ा मऊरानीपुर	८.३०	८.३०
६६	,,	झांसी	१२.००	८.३०
६७	मोतीलाल ट्रांसपोर्ट	झांसी	११.१५	७.४५
६८	,,	जयशंकर	९.१५	७.००
६९	नूरी बस सर्विस	झांसी	३.००	१२.२५
७०	,,	झांसी	५.००	९.००
७१	,,	झांसी	९.१५	२.००
७२	भट्ट बस सर्विस	लिगोरा जेवर	३.२०	९.००
७३	हिंद बस सर्विस	झांसी	४.००	१०.००
७४	दीन दयाल बस सर्विस	मऊ छतरपुर	६.३०	८.३०
७५	,,	छतरपुर	६.३०	४.००
७६	सलीम बस सर्विस	मऊरानीपुर	८.००	३.००
७७	,,	मऊ रानीपुर	१.००	११.३०
७८	पुष्पेंद्र प्रताप सिंह	नौगांव	११.४५	११.३०

७९	बुंदेलखण्ड	मऊरानीपुर	२.००	१२.००
८०	,,	मऊरानीपुर	४.१५	२.००
८१	,,	छतरपुर	८.००	७.००
८२	,,	छतरपुर	१.००	११.००
८३	पंचमलाल बस सर्विस	मऊ निवाड़ी	३.००	१.००
८४	पुरोहित	नौगांव	५.४५	१०.३०
७५	जोगिंदर सिंह	छतरपुर	७.३०	५.००
७६	फूलवक्स	छतरपुर	११.००	८.३०
७७	लकी ट्रांसपोर्ट	विजावर	२.३०	१०.५०
७८	श्री वस सर्विस	जवेर	४.४०	१०.३०

दमोह निजी बस यातायात व्यवस्था

क्रं.	ट्रांसपोर्ट	स्थान	जाना	आना
१	सिंघई ट्रांसपोर्ट	दमोह से ललितपुर	७.३०	१०.४५
२	मीनाक्षी ट्रांसपोर्ट	पथरिया-जबलपुर	८.३०	१२.००
३	श्रीबस ट्रांसपोर्ट	दमोह-जबलपुर	९.००	१२.३०
४	ताज बस सर्विस	दमोह जवलपुर	९.२५	१२.४५
५	सोनी ट्रांसपोर्ट	दमोह-जबलुपर	१०.००	१.३०
६	श्री वस सर्विस	दमोह-जबलपुर	१०.४५	१.१५
७	नरसिंह ट्रांसपोर्ट	,,	११.३०	२.४५
८	ठाकुर ट्रांसपोर्ट	,,	१२.१५	३.४५
९	ज्योति ट्रांसपोर्ट	,,	१.००	४.००
१०	चौरसिया	छतरपुर से जबलपुर	१.४०	४.१०
११	छत्रसाल	टीकमगढ़-जबलपुर	२.१०	४.३०
१२	ठाकुर	दमोह-जबलपुर	२.३०	५.३०
१३	बुंदेलखण्ड	छतरपुर-जबलपुर	३.१५	६.००
१४	,,	,,	३.४५	७.००
१५	अनिल ट्रांसपोर्ट	दमोह से जबलपुर	५.१०	८.३०
१६	ओरछा	टीकमगढ़-जबलुपर	६.३०	९.३०
१७	बुंदेलखण्ड	दमोह-जबलपुर	९.३०	१२.३०

१८	दीनदयाल	दमोह-जबलपुर	५.३०	१०.२०
१९	दुर्गा ट्रांसपोर्ट	दमोह-जबलपुर	६.३०	११.३०
२०	बुंदेलखण्ड	दमोह-जबलपुर	७.४०	१२.४०
२१	दीपराम	दमोह-छतरपुर	७.३०	१.३०
२२	शैलेन्द्र बस सर्विस	दमोह-छतरपुर	९.००	२.००
२३	बुंदेलखण्ड	दमोह-छतरपुर	४.४०	२.४०
२४	चौरसिया	दमोह-छतरपुर	९.३०	३.३०
२५	भूपेंद्र ट्रांसपोर्ट	दमोह-छतरपुर	११.१०	४.००
२६	अनिल	दमोह-छतरपुर	१२.१०	५.१०
२७	बुंदेलखण्ड	दमोह-छतरपुर	१२.४०	५.४०
२८	अनिल	दमोह-छतरपुर	१.००	६.००
२९	बुंदेलखण्ड	जबलपुर-छतरपुर	२.४०	७.४०
३०	,,	जबलपुर-छतरपुर	३.००	९.००
३१	चौरसिया बस सर्विस	छतरपुर-कटनी	२.३०	७.३०
३२	सोनी ट्रांसपोर्ट	दमोह कुंदनपुर	७.३०	८.३०
३३	सिंघई बस सर्विस	दमोह-कुंदनपुर	८.००	९.००
३४	राम ट्रांसपोर्ट	दमोह-सनेह	९.००	१.००
३५	सोनी ट्रांसपोर्ट	दमोह-कटनी-कुंडलपुर	१०.३०	३.४५
३६	सुखराम ट्रेवल्स	दमोह-पन्ना	११.४५	५.००
३७	विवेक	दमोह-कटनी	१२.३०	४.००
३८	राम ट्रांसपोर्ट	दमोह-कुंडलपुर	१.००	३.००

३९	श्री बस सर्विस	दमोह-मडियाडोह वा. हटा	१.५०	६.००
४०	सुखराम	दमोह-पन्ना	२.१५	१.००
४१	राम ट्रेवल्स	दमोह सागौनी वा. पटेरा	३.००	६.००
४२	,,	दमोह-सनेह	३.३०	६.३०
४३	,,	दमोह-कुंडलपुर	४.००	६.००
४४	दीपराम	दमोह-कुंडलपुर	४.००	६.००
४५	मीनाक्षी	दमोह-कुडलपुर	४.३०	६.२०
४६	सोनी	दमोह-कुडलपुर	५.००	७.००
४७	दीपराम	दवोह-सागोनी	५.३०	७.३०
४८	,,	कुदलपुर	५.४५	९.००
४९	राजकमल	दमोह कुंडलपुर	६.३०	७.००
५०	राम	दमोह-कुडलपुर	६.३०	७.००
५१	सोनी	दमोह-कुडलपुर	७.००	९.००
५२	सोनी	दमोह-डागौन	७.४५	१०.००
५३	राम	दमोह-डागौन वा. खेड़ा	८.३०	११.३०
५४	राम	छगौन चंदना	२.३०	५.३०
५५	एम पी राम	दमोह से मोहरा	४.३०	७.००
५६	एम पी राम	दमोह से ससना	५.१५	८.३०
५७	राठौर	दमोह से आखनी वेखेड़ी	४.३०	१०.००
५८	,,	दमोह से आखनी वेखेड़ी	७.१५	१२.४०
५९	रामबस	दमोह-वंडा	२.१५	६.४०